Jantar

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
ROK V PAŹDZIERNIK—GRUDZIEŃ ZESZYT 4

INSTYTUT BAŁTYCKI
GDAŃSK – BYDGOSZCZ – SZCZECIN
1947

Jantar

PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK V, ZESZYT 4 BYDGOSZCZ, PAŹDZIERNIK—GRUDZIEŃ 1947

TREŚĆ

Wydano z zasiłkiem Ministerstwa Oświaty

Prenumerata „Jantara" za I półrocze r. 1947 wynosi z przesyłką zł 210,—
Cena pojedynczego zeszytu zł 110,—.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA „JANTARA"
INSTYTUT BAŁTYCKI, BYDGOSZCZ, Al. 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Konto PKO Bydgoszcz nr VI-165

Drukiem Zakładów Graficznych pod Zarz. Państw. Toruń, Rabiańska 15/17
E 12525

Jantar PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK V, ZESZYT 4 BYDGOSZCZ, PAŹDZIERNIK—GRUDZIEŃ 1947

TADEUSZ OCIOSZYŃSKI

GDYNIA — GDAŃSK NADMORSKIE MIASTA RZECZYPOSPOLITEJ

Wstęp

Organiczna łączność narodów z morzem przejawiała się na przestrzeni dziejów głównie w trzech elementach:

a) efektownym i trwałym politycznym posiadaniu dogodnego wybrzeża morskiego,

b) świadomym i intensywnym wykorzystawaniu morza jako terenu ekspansji gospodarczej (wymiana zamorska, porty i żegluga, rybołówstwo),

c) rozmiarach osiadłości narodów nad morzem a więc ścisłym i długotrwałym współżyciu masy ludnościowej z żywiołem morskim.

Elementy powyższe nie zawsze były i są ścisłymi korelatami. W dziejach Holandii, można przytoczyć dla przykładu, na przestrzeni całych stuleci polityczny dostęp do morza, handel morski w różnych skalach jego natężenia i osiadłość masy ludnościowej w bezpośrednim sąsiedztwie morza były i są nierozerwalnymi ogniskami organicznej całości. Można powołać także przykład starożytnej Grecji. Jej kultura zrodziła się z bezpośredniego obcowania mas ludności z morzem: jest ona „kulturą nawskroś morską — pisze Fr. Bujak[1] — tworzyła się i żyła w tysiącu miast portowych... powstała dzięki pobudzeniu twórczości Greków przez morze". Natomiast np. w Polsce tej jedności wymienionych powyżej elementów nie było i to od najdawniejszych aż do ostatnich czasów. Polityczne władanie obszarami nadmorskimi nad Bałtykiem ulegało w naszych dziejach wielokrotnym zaburzeniom; masa ludnościowa narodu polskiego

[1] Fr. Bujak — „Kultury morskie i lądowe" (Instytut Bałtycki, Toruń, 1934), str. 13 i nast.

tkwiła w głębokim zapleczu, w zajęciach rolniczych a więc w atmosferze psychiki lądowej; znaczne w poszczególnych okresach czasu (zwłaszcza w stuleciach XVI—XVII) obroty handlu zamorskiego Rzplitej podlegały kontroli obcych pod względem narodowym sił mieszczaństwa gdańskiego. „Byliśmy obsługiwani na polu handlu i żeglugi — pisze cytowany powyżej Fr. Bujak[1] — ale nie my byliśmy panami, przeciwnie panami byli ci, co nas obsługiwali ...".

Główne zainteresowanie morzem w Polsce, jeśli się nawet ujawnia, jak np. w okresie od końca XVI st. do końca XVII st., dotyczy głównie raczej aspektu polityczno-militarnego. O sprawach gospodarczych, o handlu własnym na morzu było dość głucho. „Państwo — mówi St. Bodniak[2] — nie miało programu polityki morskiej i w ogóle nie mogło jej prowadzić, odkąd uznało stan faktyczny, wynikający z uprzywilejowania Gdańska. Jeśli więc jednostki uświadamiały sobie znaczenie gospodarcze morza, to z tym ograniczeniem, że handel zamorski jest w rękach pośrednika a rola kupca z Polski kończy się w Gdańsku", a nawet, można dodać do tej oceny, nieraz nawet do Gdańska nie dociera. Nic też nie słychać w opracowaniach naszych dziejów o silniejszym parciu ludności polskiej w stronę wybrzeża morskiego: ta ziemia nie ciągnęła w przeszłości Polaków ku sobie. W czasach, gdy po przekwitnięciu Hanzy Lubeka, Brema, Hamburg były już dużymi skupieniami ludności, związanej z morzem, gdy Holandia w swoich miastach nadmorskich koncentrowała główne swoje siły gospodarcze, gdy Kopenhaga rozwijała się już na tym torze, który miał doprowadzić do tego, że w 1930 r. prawie 25% ogółu ludności kraju żyło w tym mieście portowym, to w Polsce ludność Gdańska[3] była w przeważającej większości obca. Gdańszczanie w ogólności niechętnie dopuszczali do obywatelstwa i osiadłości w swoim mieście obce elementy i stanowisko to w pewnej mierze dotyczyło także Polaków.

Za drugiej Rzeczypospolitej (1919—1939) sytuacja w zakresie związków narodu polskiego z morzem uległa pewnej korzystnej zmianie, choć i wówczas pełnej harmonii trzech powyższych elementów nie było. Ca 78% masy i ca 65% wartości naszej wymia-

---

[1] op. cit. — str. 25.

[2] St. Bodniak — „Morze w głosach opinii w dawnej Rzeczypospolitej" — (odb. z „Rocznika Gdańskiego", t. IV/30, Gdańsk, 1931) — str. 33. To samo K. Piwarski („Dzieje Gdańska w zarysie" — Inst. Bałt. Gdańsk, 1946 — str. 64): „Gdańsk chwycił w swe ręce rolę pośrednika w handlu polskim i rychło zapewnił sobie monopol w tej dziedzinie".

[3] K. Piwarski — „Dzieje Gdańska w zarysie" (Inst. Bałt., Gdańsk, 1946), powiada na str. 117, że „conajmniej 20% ludności miasta stanowił żywioł polski". Ale w handlu i żegludze rola tego elementu była znikoma.

ny zewnętrznej szło wprawdzie przez granicę morską (via Gdynię i Gdańsk), kontrola obcego elementu w Gdańsku została w znacznej mierze unicestwiona, ale równocześnie tylko ca 1% masy ludnościowej kraju żyło, pracowało i kształtowało swoją świadomość w bezpośrednim oparciu o ciasne przymorze polskie [1]. Typ osiadłości lądowej, a więc i typ psychiki lądowej, nadal wybitnie dominowały w naszym życiu.

Szerszy front morski

Dziś sytuacja ta uległa zasadniczej zmianie, o ile chodzi o rozmiar naszej granicy morskiej. Linia wybrzeża o długości około 500 km stwarza zupełnie inny układ przestrzenny problemu morza w życiu naszego narodu.

Poniższa tabelka, oparta na danych „Małego Rocznika Statystycznego 1938" [2] i uzupełniona danymi ludnościowymi, pozwala zorientować się w skali porównawczej w znaczeniu zaszłej przemiany:

Polska granica morska w skali porównawczej

Nazwa kraju	Długość granicy morskiej (w kilometrach)	Na 1 km granicy morskiej przypada:	
		powierzchni kraju (w km²)	mieszkańców
Polska (1939)	140	2 776	250.000[3]
Polska (1947)	ca 500	ca 624,6	ca 50.000[4]
Szwecja	7.624	59	826
Norwegia	3.400	95	853
Francja	3.120	77	13.430
Belgia	65	169	127.700
Włochy	7.945	439	5.324

Liczby powyższe, jakkolwiek nie dają łatwej drogi do rozszyfrowania ich treści, wykazują w każdym razie wyraźne upośledzenie Polski okresu międzywojennego, a nawet i doby obecnej. Liczba 2776 km² powierzchni kraju, przypadających na 1 km granicy morskiej, a więc liczba, charakteryzująca *sui generis* głębokość zaplecza (czyli tym samym dysproporcję jego w stosunku do granicy morskiej), była w Polsce w okresie międzywo-

[1] Przyjęto dla tego twierdzenia zaludnienie Gdyni oraz powiatów kościerskiego, morskiego i tczewskiego jako też (w przybliżeniu) polską ludność W. M. Gdańska.

[2] Str. 11.

[3] Liczbę ludności Polski w 1939 r. przyjęto okrągło na 35.000.000.

[4] Liczbę ludności Polski w 1947 r. przyjęto w zaokrągleniu na 25.000.000.

jennym jedną z najwyższych w świecie. Jeśli liczbę tę traktować jako rodzaj wskaźnika, charakteryzującego lądowość struktury kraju, to Polska, jak widać z powyższej tabeli, była wręcz „antypodem“ sąsiedzkiej Szwecji, mającej, jak wiadomo, wyraźnie zarysowane oblicze kraju morskiego. Sytuacja w Polsce po ostatniej wojnie jest niewątpliwie znacznie lepsza, choć ciągle jeszcze pozostaje znacznie w tyle za krajami typowo morskimi, jak Anglia, Holandia, Dania, Grecja i in.

Rola gospodarcza morza a życie Polski

Jakże z kolei przedstawia się problem ciśnień gospodarczych zaplecza polskiego na granicę morską?

Przed ostatnią wojną ciśnienia te wyrażały się w globalnej liczbie 16,2 mil. ton ładunków eksportowo-importowych (łącznie z tranzytem), przy następującym podziale [1]:

1937 r.	Eksport	Import	Razem
	w tysiącach ton masy		
Gdynia	7.288	1.718	9.006
Gdańsk	5.685	1.516	7.201
Razem:	12.973	3.234	16.207

Ocena sytuacji przyszłościowej prowadzi w tym względzie do liczb wyższych.

Narodowy Plan Gospodarczy, oparty na koncepcji industrializacji kraju i spotęgowania procesów wymiany zewnętrznej, przewiduje potrzebę przygotowania naszej granicy morskiej (portów) już w 1949 r. do zadania przepuszczenia 24.5 a nawet 26 mil. ton różnych ładunków w eksporcie i imporcie, a więc o ca 60% więcej niż w ostatnich latach okresu międzywojennego [2]. Wydaje się, że przy prawidłowym i pomyślnym rozwoju założeń planowej gospodarki industrializacyjnej oraz zwłaszcza przy pomyślnym uchwyceniu funkcyj tranzytowo-usługowych w stosunku do obszarów regionu naddunajskiego, a szczególnie Czechosłowacji — zwiększanie się volumenu ładunków w portach polskich, zwłaszcza rozpatrywane na dłuższej fali czasu

[1] Na podstawie „Rocznika Morskiego i Kolonialnego — 1938“ (Wyd. Ligi Mor. i Kol. — Warszawa).

[2] „Narodowy Plan Gospodarczy“ (CUP. Warszawa, 1946) — str. 71.

(dziesięć — piętnaście lat po 1950 r.), może zarysować się bardzo wyraźnie.

Trudno w toku niniejszych rozważań wchodzić w szczegóły tego zagadnienia. Jeśli się jednak przyjmie zasadę stopniowego narastania problemu, ewolucyjnych zmian w jakościowej strukturze masy ładunkowej i konieczności uwzględnienia właściwych rezerw technicznej zdolności przepustowej portów (zwyczajowo ocenianych na ca 20% efektywnie wykonywanych przeładunków), to można, jak sądzę, uważać za uzasadnione przewidywanie, że porty polskie w ciągu kilkunastu najbliższych lat powinny zostać przygotowane do podołania zadaniom przeładunkowym (włącznie z rezerwą przepustowości) w globalnych rozmiarach ca 35.000.000 ton rocznie, już wraz z ładunkami tranzytowymi, wg następującego przypuszczalnego układu strukturalnego [1].

A. Ładunki wyjściowe:	
1. węgiel, koks, łącznie z bunkrem . .	21.000.000 t
2. drobnica różna	3.000.000 t
razem . . .	24.000.000 t
B. Ładunki wejściowe:	
1. ruda żel., złom itp.	4.000.000 t
2. ropa naftowa, oleje, smary	1.000.000 t
3. drzewo (kopalniaki, budulce itp.) . .	1.000.000 t
4. inne masowe (tomasyna, piryty i in. .	3.000.000 t
5. drobnica różna	2.000.000 t
razem . . .	11.000.000 t

Problem zasad podziału i lokalizacji tych globalnych rozmiarów pogotowia techniczno-przeładunkowego pomiędzy poszczególne większe polskie porty morskie jest kwestią, wywołującą ożywioną dyskusję. M. in. problem ten, choć w nieco innych ramach liczbowych, leżał u podstaw konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałtyckiego, odbytej w czerwcu 1946 r. w Bydgoszczy [2], oraz stanowi temat dalszych dociekań.

Sprawa ta ma podstawowe znaczenie dla zdefiniowania przyszłej roli każdego z naszych głównych ośrodków miejsko-portowych: Gdyni i Gdańska oraz Szczecina.

[1] Liczby poniższego zestawienia podałem po raz pierwszy na konferencji planowania przestrzennego w Sopocie w listopadzie 1947 r., wraz z pełniejszym uzasadnieniem. Tutaj podaję tylko liczby wynikowe.

[2] Patrz „Specjalizacja polskich portów morskich" (Inst. Bałt., Gdańsk, 1946) — referaty, dyskusja, wnioski.

Trzy główne porty Rzplitej

Problem nie jest łatwy do rozwiązania, nawet jeśli się przyjmie, że zamiast typowych dla gospodarki liberalistycznej procesów swobodnej rywalizacji zespołów miejsko-portowych odegra swoją rolę racjonalistyczna dyspozycja gospodarki planowej, zdolna do antycypowania i wspierania wolą państwa zamierzonych procesów rozwojowych. Jedną z istotnych trudności może być w tym względzie niedość szybkie konkretyzowanie stalszych tendencji polskiej wymiany zamorskiej właśnie w zakresie volumenu globalnego, sortymentacji i kierunków przewozowych.

Jest możliwe, że rozwój tego zagadnienia postępować będzie wg następujących etapów ewolucji:

I. Nacisk konkretnych potrzeb przeładunkowych szuka ujścia przez porty wg realnie w danej chwili istniejących możliwości technicznych (dostęp do portu, jego czynne urządzenia, gotowy aparat usługowy i robotniczy, połączenia z zapleczem itd), tak np. w okresie 1945—1947 przeszły przez Gdynię i Gdańsk stosunkowo znaczne ładunki „relief'u" amerykańskiego (ładunki UNRRA) oraz pierwsze transporty węgla;

II. Zjawiska realnego nacisku mas ładunkowych powodują intensywniejszą odbudowę i ew. rozbudowę portów, stwarzających optimum warunków dla osiągnięcia największych rezultatów, w celu uniknięcia niebezpieczeństw t. zw. kongestyj (zatłoczeń) portowych ze wszystkimi ich dalszymi skutkami (demurrage, zwyżka frachtów, zablokowanie transportu kolejowego itp);

III. Na tej fali rozwojowej narasta w portach łatwiejszych i bardziej czynnych aparat usługowy (firmy portowe, robotnicy, eksperci itp.) oraz utrwala się wśród klijentów opinia o wzrastającej sprawności portów przodujących;

IV. To z kolei stwarza dalszą atrakcyjność tych portów i wzrost nacisku ładunkowego na nie oraz utrwalanie się ich mechanizmu pracy, połączenia morskie, osiadłość pracowników, stałość siedzib firm usługowych itd.).

Uwzględniając powyższe uwagi, warto dokonać choćby ilustracyjnego zestawienia szans każdego z głównych portów polskich w zakresie przejęcia i obsłużenia ładunków morskich. Metoda, którą pragnę zastosować, jest zupełnie prosta: demonstruje ją poniższa tabela (zob. str. 288—289):

Z powyższych ocen można ustalić generalne uszeregowanie polskich portów morskich pod względem ich syntetycznie ujętej

przydatności usługowej dla przyszłych potrzeb polskiej gospodarki morskiej:

I. Gdynia
II. Szczecin
III. Gdańsk.

Specjalizacja czy uniwersalizm portów?

Przystępując z kolei do próby rozwiązania zadania podziału i lokalizacji funkcyj obsługi ładunków (w ich globalnej sumie 35.000.000 t) na poszczególne porty [1], przyjmuję za przesłanki tej klasyfikacji następujące momenty:

a) wykorzystanie już istniejących urządzeń portowych, które winny amortyzować się w pożytecznej pracy (np. zasobniki na ropę, urządzenia przeładunkowe dla węgla, magazyny drobnicowe itd);

b) korzystny układ dowozu ładunków do portu i z portu (np. węgiel Odrą do Szczecina przy powrotnych ładunkach wodnych rudy i kopalniaków, użyteczność kolei Śląsk—Gdynia dla węgla, nie przydatność Wisły dla przewozu węgla do morza itp);

c) celowość komasowania (w miarę możności) drobnicy, zwłaszcza przeznaczonej na rynki dalekie, w jednym porcie, z uwagi na interesy żeglugi i ładunku (drobnica przede wszystkim w Gdyni dla stworzenia bazowych cech portu);

d) mniej więcej równomierne wykorzystanie portów zarówno z uwagi na unikanie zatłoczenia jak i z uwagi na nieuniknioną w pewnym zakresie uniwersalność portów (np. ładunki węgla, rudy);

e) potrzeby silniejszego wykorzystania Szczecina ze względu na jego warunki tranzytowe (np. ruda do Czechosłowacji) oraz szczególnie korzystne położenie w stosunku do Skandynawii (obroty polskie i tranzytowe ze Szwecją);

f) prawdopodobieństwo wytworzenia się w poszczególnych portach niezbędnego zespołu przedsiębiorstw usługowych i ich prawidłowego funkcjonowania (np. aukcyjna obsługa drobnicy, dalekobieżny ruch pasażerski, targi międzynarodowe itd.).

W oparciu o te premisy i zastrzegając wyraźnie spekulatywny charakter koncepcji podziałowej, zwłaszcza na dłuższej fali czasu, można preliminować repartycję zadań przeładunkowych

[1] Bez uwzględnienia małych portów, które w tym zakresie nie mogą odegrać istotniejszej roli; rola ich w zasadzie przynajmniej zamknie się w granicach kabotażu, z niewielkimi przypuszczalnie i raczej zupełnie pomocniczymi funkcjami w obrocie międzynarodowym, zwłaszcza kwalifikowanym (nprz. ruch liniowy, pasażerski, itp.).

Porównanie trzech zespołów portowo-miejskich: Gdynia, Gdańsk, Szczecin

Określenie elementu porównawczego	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Techniczne warunki portu	nowoczesny, na ogół b. dogodny, z dobrymi warunkami rozwoju, szybko odbudowywany. Łatwy w manewrowaniu, głęboki. Pewne małe zmiany rozplanowania w toku	częściowo przestarzały, mało dogodny dla większych statków, szybko odbudowywany. Potrzebne gruntowne zmiany koncepcji (przesunięcie ku morzu).	mało dogodny (trudny nawigacyjnie), silnie zdewastowany, opóźniony w odbudowie. Rozważana koncepcja przeniesienia części portów do Świnoujścia (bliższe morza)
Przypuszczalny czasokres gruntownej odbudowy lub przebudowy	3—5 lat	8—10 lat	5—8 lat
Wartość połączeń kolejowych	to samo co w Gdańsku oraz kolej węglowa Śląsk—Gdynia. Dobry portowy węzeł rozrządowy	to samo co w Gdyni, potrzeba połączenia z koleją Śląsk-Gdynia. W porcie rozciągniętym węzeł portowy mało wydajny	dobre połączenie na Śląsk i do Polski zach. Węzeł portowy słaby (rozległość portu). Opóźnienie odbudowy połączeń kolejowych
Wartość połączeń śródlądowych	brak łączności bezpośredniej z Wisłą. Odległe perspektywy kanału centralnego	połączenie z Wisłą — przy małej obecnej i prawdopodobnie przyszłej wydajności przewozowej Wisły	typowy port rzeczny (Odra) perspektywa kanału Odra-Dunaj. Mimo złego stanu Odry — element wybitnie dodatni
Tradycja handlowa portu	nie dawna ale bardzo dodatnia. Szybkie narastanie dobrej opinii i popularności	dawna, dziś mała aktualna. Zanik drzewa i zboża, typowych ongiś dla Gdańska	port w gospodarce niemieckiej depopularyzowany na rzecz portów Morza Północnego

Miasto (stan techniczny)	nowoczesne, niemal całkowicie ocalałe, z możliwościami rozwojowymi, bliskość portu, klimat zdrowy, suchy,	dotkliwie zniszczone, praktycznie nie istnieje, słabo odbudowywane, projekty przesunięcia miasta ku nowym terenom portowym (?)	duże, nowoczesne, dość zniszczone przez wojnę, mało odbudowywane. Klimat malaryczny.
Ludność miasta	duża ilość elementu przedwoj. z tradycją portowo-morską, z lokalnym patriotyzmem, aktywna, doświadczona. Teoret. pojemność miasta (przy rozbudowie) ca 300.000 głów	dawna ludność całkowicie usunięta. Ludność nowa przygodna, nie dostatecznie związana w swoim środowisku, jeszcze na ogół obca morzu. Teoret. pojemność miasta (po odbudowie) ca 300.000 głów	to samo co w Gdańsku. Teoret. pojemność miasta (po odbudowie) ca 400.000 głów
Szanse tranzytu	dobre (drobnica — koleją na statki liniowe)	słabsze (Wisła w grę nie wchodzi)	dobre (Odra, koleje — najbliższy szlak do regionu naddunajskiego, nawet ew. do Brandenburgii)
Przemysł portowy	słabo rozwinięty (brak miejsca)	średnio rozwinięty (stocznie, różne zakłady przetwórcze)	bardzo rozwinięty, mocno zdewastowany w intensywnej odbudowie (stocznie, huta, cementownie itd.)
Przeładunek przedwojenny (1937 r.) i rezerwa (aproks.)	9.000.000 t 1.000.000 t	7.200.000 t 1.000.000	8.300.000 t 2.000.000 t

trzech portów (lub ich teoretycznej zdolności przepustowej) jak następuje:

Rodzaj ładunków	Gdynia	Szczecin	Gdańsk
	pogotowie przepustowości w tonach rocznie:		
węgiel, koks	7.000.000	7.000.000	7.000.000
ruda żel.	—	2.500.000	1 500 000
ropa naft.	500.000	—	500.000
drzewo	—	1.000 000	—
inne masowe	2.000.000	—	1.000.000
drobnica	4.000.000	1.000.000	—
Ogółem:	13.500.000	11.500.000	10.000.000

Oczywiście, liczb powyższych żadną miarą nie można i nie należy traktować jako mogących w sposób sztywny i ścisły przesądzać o realnym rozwoju omawianego zagadnienia. Wcale nie chodzi i chodzić nie może o dogmatyzowanie problemu: z samej natury rzeczy jest on i będzie elastyczny, płynny i zmienny. W zestawieniu powyższym chodziło jedynie o zademonstrowanie metody i pewnej określonej koncepcji, która polega na następującym rozumowaniu:

1. Prymat Gdyni jako portu morskiego jest dziś niesporny; opiera się on nie tylko na oczywistej faktycznej przewadze technicznej portu, ale, i to może przede wszystkim, na fakcie psychologiczno-moralnym, że Polska współczesna w Gdyni przeżyła najsilniejsze etapy budzenia się i krzepnięcia świadomości morskiej, że w Gdyni, ongiś jałowym pustkowiu, położyła fundamenty swego związku z morzem, i to fundamenty całkowicie własne, własnym wysiłkiem tworzone a w koncepcji swej doskonałe. Gdynia jest portem nowoczesnym, posiadającym żywotną koncepcję rozwojową i związane z tą koncepcją twórcze środowisko ludzkie. Gdynia jest sztandarem współczesnej Polski Morskiej i oczywiście tego sztandaru rzucać ani deprecjonować nie należy: pod tym sztandarem rozegrane zostały już walne a zwycięskie batalie, a to ma trwałą wartość żywiącą i instruktywną.

2. Gdańsk się przeżył i jako port i jako miasto. Arteria Wisły żyła ongiś zbożem i drzewem, które dziś straciły swoje znaczenie. Transportowanie węgla na eksport po głębokim łuku Wisły do Gdańska nie może wchodzić w rachubę nawet po uregulowaniu tej rzeki[1]. Dla ładunków masowych nie jest więc

[1] Dlatego już przed wojną a także i obecnie mówi się raczej o kanale Śląsk — morze, dającym krótszą i dogodniejszą drogę wodną.

Wisła problemem narzucającym się naszej uwadze. To zmniejsza rolę Gdańska jako portu rzecznego. Gdańsk zaś, oparty na połączeniach kolejowych, schodzi wyraźnie do roli pomocniczej przy Gdyni, która przed wojną bez szczególnych trudności przeładowywała 9 mil. ton i może (choćby przez rozbudowę basenów Kanału Portowego i ewakuację pewnych zbędnych obiektów gospodarczych, nprz. portu rybackiego, stoczni starej itp.) łatwo podnieść swoją zdolność przeładunkową do 12—13 mil. ton.

3. Gdańsk powinien przejąć inne zadania, przede wszystkim — przemysłowe. Obszar między Gdańskiem i Elblągiem, wsparty odpowiednio zmontowaną siecią komunikacyjną, zabudowany osiedlami robotniczymi, żywiony z bogatych sąsiedzkich Żuław — może rozwijać się w tym kierunku, który wskazuje rozwój przemysłowych przedmieść Hamburga: jako ośrodek przemysłu, opartego w znacznej mierze na surowcach zamorskich (olejarnie, rafinerie ropy, garbarnie, fabryki mydła, przemysł miedzi i aluminium, wytwórnie lin okrętowych, stocznie i fabryki mechaniczne itd.). Jako port posiłkowy ma zadanie i tak spore: ca 10.000.000 ton rocznie a więc o prawie 40% większe niż przed wojną, a o 300% większe niż za gospodarki niemieckiej przed I wojną światową (1912 r. = 2.453.000 ton przeładunku).

4. Zadania Szczecina wyznacza przede wszystkim Odra i bijąca w oczy dogodność tranzytowa. W tym względzie — przy założeniu koniecznych melioracyj nurtu Odry — wszelką argumentację zastępuje oczywistość układu geograficznego.

Problem ludnościowy Gdyni i Gdańska

Z kolei wypada zająć się problemem miast portowych Gdyni i Gdańska.

Werner Sombart[1] wyróżnia trzy typy miast:

a) miasta handlowo-komunikacyjne *(Handels u. Verkehrstädte)*, a więc organizmy miejskie, których dominującą cechą jest wymiana, czyli handel i transport (węzły komunikacyjne, ułatwiające dystrybucję dóbr gospodarczych); ten rodzaj miast Sombart nazywa także miejscami (ośrodkami) dyspozycyjnymi *(Dispositionsplätze)*,

b) miasta przemysłowe *(Industriestädte)*, w których dominuje czynnik wytwarzania dóbr, oczywiście także w łączności z odpowiednimi możliwościami transportowymi,

c) wielkie miasta *(Grossstädte)*, których wielkomiejski charakter (a nie sama wielkość miasta) wywodzi się ze specyficz-

1 Werner Sombart — „Der moderne Kapitalismus" (Duncker u. Humboldt, Lipsk, 1928) — T. III/1, str. 406 i nast.

nych przyczyn, nie typowo gospodarczych lub nie wyłącznie gospodarczych.

Stosując powyższą klasyfikację, która oczywiście nie wyklucza form pośrednich, można przyjąć, że miasto portowe w zasadzie należy do typu pierwszego, do typu miast handlowo-komunikacyjnych. Zespół portowo-miejski w sposób najoczywistszy fundowany jest przede wszystkim na funkcjach wymiany (handlu) oraz transportu (żeglugi). Zwłaszcza współcześnie tak przedstawia się typowa organizacja funkcjonalna miasta portowego: centra produkcji bardzo często leżą w głębi kraju (nprz. hutnictwo Stanów Zjedn., plantacje kawy w Brazylii, kopalnie węgla w Polsce, przemysł drzewny Kanady, Szwecji, Finlandii itd.), porty zaś skupiają w sobie bądź tylko przeładunek i obsługę transportu morskiego (forma prymitywna lub uwstecznoiona), bądź dyspozycję handlowo-finansową w szerszej skali, tzn. obok przeładunku i transportu także liczne inne czynności usługowo-handlowe, jak nprz. giełdy i aukcje towarowe, handel hurtowy importowo-eksportowy, banki, składowanie długoterminowe połączone z operacjami warrantowymi (zabezpieczenia itd.). Przykładami takich portów są historycznie ukształtowane zespoły portowo-miejskie w rodzaju Antwerpii, Rotterdamu, Bremy, Goeteborga, Londynu, Marsylii. Jest to typ w zakresie zespołów portowo-miejskich przeważający, najbardziej gospodarczo charakterystyczny, funkcjonalnie najpełniejszy. Oczywiście, można wskazać także na formy pośrednie, jak nprz. Hamburg, Newcastle, Liverpool, Szczecin, Leningrad itp., gdzie obok dominujących funkcyj typowo handlowo-transportowych występuje w mniej lub więcej zarysowanym zakresie funkcja przemysłowa (stocznie, huty i walcownie, fabryki mechanizmów, przemysł tkacki i in.).

W. Sombart stwierdza, że o ile chodzi o rozwój ludnościowy miast, to najżywsze tempo wykazują miasta o typie przemysłowym lub przemysłowo-handlowym. Tak nprz. Detroit w USA, zespalające w sobie obydwa te zakresy funkcyj gospodarczych, wykazało przyrost ludności na przestrzeni 80 lat (1840—1920) ponad 100-krotny, Essen w przeciągu 100 lat (do 1910) — przeszło 60-krotny, Birmingham (w okresie 1860—1910) — trzydziestokrotny. Polska Łódź w okresie stu lat (1810—1910) wyrosła z małej wioski (w r. 1793 — 190 mieszk.) na miasto, liczące 408.000 mieszkańców.

Rozwój miast o typie handlowo-komunikacyjnym z natury rzeczy nie może znieść tego rozmachu ilościowego. Nprz. transport, jak wiadomo, nie absorbuje tylu pracowników, co prze-

mysł: zatrudnienie w transporcie waha się w różnych krajach w granicach od 4 do 8 procent ogółu zatrudnionych zawodowo[1]. Nprz. we flocie handlowej morskiej można przyjąć, że każde 100.000 BRT powoduje bezpośrednie zatrudnienie (załogi i biura) od 900 do 1.200 osób, zależnie od struktury tonażu, warunków ustaw socjalnych, zasięgów pływania itd.: jest to liczba bardzo nikła. Handel, zwłaszcza w jego wyższych formach organizacyjnych (hurt, kupno-sprzedaż wg próbek, spedycja) również należy do mało pracochłonnych zajęć gospodarczych. Z tej racji miasta o przewadze zajęć handlowych wzgl. usługowych będą mniejsze w sensie obszaru i ludności niż miasta przemysłowe.

Przenosząc to rozumowanie na miasta portowe, można się pokusić o próbę wyszacowania, oczywiście w granicach najbardziej ogólnych i z gruba przybliżonych, rozmiarów ludności miast portowych wg ich typów gospodarczych.

Można teoretycznie rozróżnić cztery typy miast portowych:

a) miasta o wybitnej przewadze prostych funkcyj przeładunkowych. Będą to miasta, związane z portami głównie surowcowego obrotu (nprz. porty węglowe, drzewne, rudowe, zbożowe, naftowe itp.). Do klasycznych portów tego rodzaju zaliczyć można nprz. szwedzki port Lulea, angielski Swansea, fińskie porty drzewne, Rosario w Ameryce południowej. W Polsce ten charakter miała przed wojną Gdynia (ponad 80% ładunków — towary masowe, brak przemysłu, funkcje dyspozycyjno-rozdzielcze słabo zarysowane, miasto młode, bez większego skupienia urzędów, szkół itd.);

b) miasta o rozwiniętych funkcjach handlowych (centra dyspozycyjne). Będą to miasta, pracujące w łączności z portami o znaczniejszym udziale ładunków drobnicowych, wymagających manipulacji magazynowej, czynności clenia, składowania, przepakowywania, ubezpieczania, operacyj giełdowo-aukcyjnych itd. Tutaj zaliczyć można Antwerpię, Rotterdam, Marsylię, Goeteborg itd.;

c) miasta, w których obok rozwiniętych funkcyj handlowych i przeładunkowych, występuje w znaczniejszym stopniu funkcja przemysłu, zwłaszcza przemysłu ciężkiego. Przykłady takich portów: Hamburg, Liverpool, Newcastle. W Polsce do tego typu zbliżał się Gdańsk;

d) miasta, których oblicze — poza handlem, przeładunkiem i przemysłem — kształtują dodatkowo inne jeszcze czynniki,

[1] Tak np. C. Pirath („Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft" — J. Springer, Berlin, 1934) — str. 90). Podobnie J. Gobczel i inni.

jak nprz. m. in. charakter stołeczny miasta. Taki rodzaj miast portowych reprezentują Londyn, Kopenhaga, Stockholm, New-York i inne.

Przy poszukiwaniu kryterium porównawczego dla tego szeregu typów miast, nasunęła się myśl użycia dla tego celu liczby ilorazowej, powstającej z podzielenia rocznej masy ładunkowej portu przez liczbę ludności odnośnego miasta portowego [1]. Poniżej podaję te właśnie liczby ilorazowe dla kilku portów (w miarę posiadanych materiałów), obliczone dla 1937 wzgl. 1935 r. i dla prostoty obrazu zaokrąglone:

typ a) —	Gdynia	80 t
typ b) —	Rotterdam	68 t
	Antwerpia	58 t
typ c) —	Gdańsk	28 t
	Szczecin	22 t
	Hamburg	15 t
typ d) —	Kopenhaga	7 t
	Stockholm	7 t

Oczywiście, liczby takie, obliczane tylko dla ośmiu portów, nie uprawniają do żadnych generalizujących wniosków. Należało by je obliczyć dla znacznie większej ilości portów, oraz dla każdego z nich — na fali dłuższych okresów czasowych. Powracając jednak z tym zrozumiałym zastrzeżeniem do powyższego szeregu liczb, w którym wyniki zwłaszcza dla grupy d) ale także i dla grupy c) są znamiennie bliskie lub wręcz identyczne, możemy z liczb tych próbować wyciągnąć pewne, choćby najbardziej ostrożne wnioski co do przyszłego (nprz. pod 1960 r.) ukształtowania się problemu ludnościowego w polskich miastach morskich:

a) Gdynia: przyjmując możliwość i potrzebę rozwojową zwiększenia się w funkcjach gospodarczych tego miasta roli elementów dyspozycyjno-handlowych, rozrostu obrotu drobnicowego itd., a więc obniżenie wskaźnika nprz. do poziomu 65, oraz przyjmując przewidywane obroty przeładunkowe w omówionej powyżej granicy ca 13.500.000 ton rocznie, otrzymujemy przypuszczalny wzrost ludności do ca 200.000 osób.

[1] Mam całkowitą świadomość zupełnie specyficznej wartości tego rodzaju wskaźnika. Użyłem go po raz pierwszy szkicowo w artykule „Socjologiczne prawo przymorza" (Morski Przegląd Gospodarczy, Gdynia, Nr 5 (1946), co wywołało pewne zainteresowanie, m. in. w głosie prof. dr. St. Berezowskiego (Morski Przegląd Gospodarczy — Nr 7 (1946), który przy tej sposobności mówił nawet o t. zw. „współczynniku żeglugowym miasta portowego". Sprawa wymaga dalszych studiów i opracowań.

b) Gdańsk: przyjmując linię rozwojową tego elementu składowego w dwójporcie Gdynia—Gdańsk w kierunku znaczniejszego skupienia fabryk i warsztatów pracy przemysłowej (obok funkcyj handlowych) i przyjmując współczynnik 30[1], otrzymujemy — przy założeniu masy ładunkowej ca 10.000.000 t rocznie — liczbę ludności w granicach ca 330.000 osób.

c) Szczecin: zakładając dla tego miasta, analogicznie jak dla Gdańska, rozwój przemysłowo-handlowy o typie strukturalnym, zbliżonym do Gdańska, a więc przy współczynniku 30 i masie przeładunkowej ca 11.000.000 ton, przewidywana liczba ludności winnaby leżeć w granicach 380.000 osób.

Oczywiście, liczby te — poza problemem trafności ich metody obliczeniowej — nastręczają wątpliwość co do ich statycznego charakteru. Czynniki, działające na rozwój ludnościowy miasta, są i o wiele bardziej zróżniczkowane i zmienne w swoich czasowych nasileniach. Wydaje się jednak, że w okresie najbliższych 10—15 lat ruch ludnościowy w tych miastach mógłby rozwijać się mniej więcej w granicach podanych powyżej liczb, napewno zaś nie wyższych.

Rozważania powyższe można ująć w następującej syntetycznej tablicy (w liczbach świadomie zaokrąglonych[2]).

	Gdynia	Gdańsk	Szczecin
Przeładunek portowy:			
r. 1937	9 000.000 t	7.200.000	8.350.000
r. 1960	13.500.000 t	10.000.000	11.500.000
wzrost w % %	50%	40%	38%
Ludność miasta:			
r. 1937	114.000	258.000	271.000[3]
r. 1960	204.000	330.000	380.000
wzrost w % %	80%	28%	40%

Gdynia i Gdańsk czy Gdynia — Gdańsk?

Na zakończenie — kilka uwag na temat wzajemnego stosunku miast Gdynia i Gdańsk.

Nie jest to bynajmniej problem łatwy. Grają w nim równocześnie i elementy emocjonalne, i rachunek liczb, pozwalający

[1] Uważam za mało prawdopodobne odrodzenie w Gdańsku przedwojennej struktury ludnościowej, unicestwionej przez wojnę. Stąd współczynnik innego rodzaju. (Zanik rentierów, emerytów, zwiększenie prawie o 40% funkcji portowej itd).

[2] Źródła: „Rocznik Morski i Kolonialny 1938" oraz Just. Perthes „Taschen Atlas der ganzen Welt" (J. Perthes, Gotha, 1947).

[3] Przed utworzeniem tzw. „Wielkiego Szczecina". Według spisu z r. 1933.

przewidywać, że Gdańsk może ludnościowo być miastem większym, i momenty techniczno-urbanistyczne (pustka Gdańska, pozwalająca na ziszczenie najśmielszych nawet planów i projektów przyszłościowych). Liczne są głosy, przyznające Gdańskowi prymat rozwoju i przyszłej wielkości.

Sądzę, że wolno i trzeba dać wyraz także nieco odmiennej opinii.

Gdańsk może mieć pierwszeństwo w przyszłości, Gdynia to pierwszeństwo już dzisiaj posiada. Losy wojny zmiotły Gdańsk z powierzchni ziemi, Gdynia, symbol naszego odrodzenia morskiego, ocalała. W przyszłości zaś, jak się wydaje, Gdynia stać się może ośrodkiem obrotów handlowych wymiany zamorskiej, w oparciu przede wszystkim o ładunki drobnicowe a więc o zespół zróżniczkowanych, rentownych, wysokokwalifikowanych usług handlowych, kredytowych, ubezpieczeniowych, arbitrażowych, dyspozycyjnych, transportowych itd, gdy Gdańsk miałby linię rozwojową w kierunku przeładunku masówki oraz przemysłu. Każdy z tych zespołów gospodarczych ma swoje własne, obiektywne, twórcze znaczenie, jednakże typowa funkcja morska, podstawowa myśl gospodarczo-morska, rozwijać się i krzewić będzie raczej w Gdyni, z uzupełnieniami w Gdańsku. Tak w każdym razie będzie to miało miejsce w ciągu najbliższych lat, a można przewidywać, że narastające w tym okresie nowe wartości Gdyni raczej mogą ten układ wzajemnego stosunku petryfikować i pogłębiać.

W ścisłej łączności z tymi perspektywami stoi problem „city" kompleksu miejsko-portowego rejonu gdyńsko-gdańskiego. Jest rzeczą oczywistą, że przesadą było by tworzenie dwóch zupełnie odrębnych ośrodków handlowo-dyspozycyjnych w tej niewielkiej przestrzeni. Komasacja przedstawia tyle zalet, że trudno było by jej zaprzeczać. Wydaje się jednak, że gros argumentów przemawia bądź wyraźnie za Gdynią, bądź za obszarem między Gdynią i Gdańskiem.

Znów więc trzeba przede wszystkim stwierdzić, że problem „city" łączy się głównie z handlem i transportem a nie z przemysłem. Ośrodek przemysłowy potrzebuje przede wszystkim przestrzeni pod fabryki, przestrzeni pod osiedla pracownicze, dostępu do kolei i kanałów. Natomiast współdziałanie przemysłu między sobą, a nawet przemysłu z handlem, rozwija się dopiero na dalszych przestrzeniach lub odległościach, nie koniecznie wiążących się z pojęciem miasta [1]. Inaczej jest z handlem i trans-

---

[1] Patrz w tym względzie Alfreda Marshall'a „Industry and trade" (London, 1932) — str. 283 i nast.

portem. Na modelu „City“ londyńskiego najlepiej to widać: wielostronność form współdziałania, różnorodność pełnionych funkcji gospodarczych, szybkość obrotu, szybkość informacji, ciągłość rozległych procesów konsultacyj i porozumień wymaga bezsprzecznie ześrodkowania aparatu firm i ludzi w najbliższym sąsiedztwie. Dwie fabryki, np. huta szkła i garbarnia, walcownia i fabryka mebli, mają o wiele mniej tematów współpracy niż bank i centrala eksportowa, dom składowy publiczny i bank, firma maklerska i przedsiębiorstwo spedycji, giełda owocowa i bank itd.

Jeden z polskich zespołów portowo-miejskich, bo może przesadą było by wymagać tego od wszystkich — musi być rozbudowany świadomie w kierunku dużego ośrodka dyspozycyjnego w zakresie handlu towarowego, żeglugi, ubezpieczeń, rzeczoznawstwa itd. Maximum warunków po temu ma zespół portowy gdańsko-gdyński, z wyraźną predominantą roli Gdyni. Tutaj też lub w najbliższym sąsiedztwie Gdyni powinien rozwijać się ośrodek handlowo-miejski, czyli przyszłe polskie „City“ gdyńsko-gdańskie, powiązane dogodną komunikacją (koleje, drogi samochodowe, telefony itd) z szerokim pasem terenów osiedli mieszkalnych pracowniczych, terenów przemysłowych, miejscowości wypoczynkowych i sportowo-wycieczkowych itd.

Będzie to jednocześnie droga do powstania w dalszej przyszłości realnego zespołu miejsko-portowo-przemysłowego, w którym być może stopią się w jedność te dzisiejsze wartości i Gdyni i Gdańska, które w naszej pracy nadmorskiej potrafimy w biegu lat wytworzyć oraz rozbudować.

JÓZEF ZAREMBA

WYMIANA LUDNOŚCI NA POMORZU ZACHODNIM

„Landflucht" i „Ostflucht"

Odzyskanie przez państwo polskie Śląska Opolskiego i Dolnego oraz Pomorza Mazowieckiego i Zachodniego wywołało jedyny w dziejach pod względem żywiołowości i rozmiarów proces wymiany ludności niemieckiej na polską na całym obszarze Ziem Odzyskanych. W wyniku tego procesu Ziemie Odzyskane zmieniły oblicze narodowości i są już obecnie całkowicie polskie. Proces repolonizacji został zasadniczo zakończony.

Proces wycofywania się niemczyzny z podbitych i skolonizowanych przez Niemców ziem polskich zaczął się już wyraźnie zaznaczać w połowie XIX wieku. Od tego czasu przybierał na sile, wyrzucając z obecnych Ziem Odzyskanych na zachód coraz większe kwoty ludności. Szczególnie po r. 1870 ucieczka ludności od prac na roli przerodziła się w żywiołowy ruch, określany przez Niemców terminem *„Landflucht"*, a następnie *„Ostflucht"*, który to termin zdecydowanie lokalizuje geograficznie tę żywiołową emigrację, budzącą u wielu niemieckich polityków, uczonych i publicystów poważne zaniepokojenie. Bowiem ten silny ruch ludności na zachód przygotowywał doniosłe zmiany społeczno-polityczne, gospodarcze i narodowościowe w tej części Europy.

Odpływ ludności niemieckiej jedynie z obszarów naszych Ziem Odzyskanych w okresie od 1852 do 1939 roku określa się według różnych źródeł niemieckich na okrągło 2.800.000 osób[1].

Zjawisko *„Ostflucht"*, jak to stwierdzają badania niemieckie i polskie, było uwarunkowane głównie szybko postępującym uprzemysłowieniem Niemiec zachodnich i środkowych, które ściągało siły robocze z obszarów rolniczych do prac w przemyśle, a co za tym idzie, również gwałtownym procesem urbanizacji.

Różnice w poziomie stopy życiowej na wschodzie i zachodzie Rzeszy, różnice w dochodzie społecznym, płacach itd. powodo-

---

[1] Patrz m. in.: N. Krebs, R. Stepp und H. Waldbaur: Die Zunahme und Abnahme der Bevolkerung 1870—1930 — mapa z „Atlas des Deutschen Lebensraumes in Mitteleuropa": wycinek tej mapy, obejmujący ziemie polskie, zamieszczony w Atlasie Ziem Odzyskanych, wyd. Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego, Warszawa 1947.

wały jedynie przyspieszenie odpływu ludności na zachód, pozbawiając zwłaszcza miejscowe latyfundia i gospodarstwa wielkochłopskie rąk roboczych.

Równocześnie przyrastający szybko we wszystkich trzech zaborach wiejski proletariat polski, nie znajdujący pracy w słabo rozwijającym się przemyśle, zaczął emigrować do Niemiec i innych krajów zachodniej Europy i Ameryki. Szczególnie na obecne Ziemie Odzyskane kierował się corocznie masowy ruch polskiej rolniczej emigracji sezonowej.

Ruchy migracyjne po ostatniej wojnie

Wymiana ludności okresu powojennego, o której mowa niżej, jest więc tylko ostatnim aktem, ostatnim potężnym fragmentem gospodarczo, demograficznie, historycznie i politycznie uwarunkowego procesu wymiany ludności, a co za tym idzie, i repolonizacji Ziem Odzyskanych.

W ciągu około 2 i pół lat dokonały się tak potężne migracje na Ziemiach Odzyskanych, że przerastają swymi rozmiarami migracje okresu 1852—1939.

Liczba ludności na obecnym obszarze Ziem Odzyskanych bez b. W. M. Gdańska wynosiła przed wojną okrągło 8.200.000 osób, w tym około 1.200.000 Polaków i około 7.000.000 Niemców. Według sumarycznego spisu ludności z dn. 14. II. 46 r. Ziemie Odzyskane zaludniało już okrągło 2.760.000 Polaków i 2.036.000 Niemców. Cyfry te wskazują na żywiołowy napływ ludności polskiej i gwałtowne wycofywanie się Niemców.

Od tego momentu dynamika wymiany ludności nosi charakter bardziej planowej akcji.

Proces repolonizacji Ziem Odzyskanych ilustruje poniższa tabela, zestawiona wg danych G. U. S. i Min. Ziem Odz.:

Wymiana ludności na Ziemiach Odzyskanych bez b. W. M. Gdańska w latach 1939 — 1947

Miesiąc i rok	Liczba ludności ogółem	Polacy	Niemcy	
			liczba	%
V — 1939	8.200.000	1 200.000	7.000.000	85.3
II — 1946	4.822.000	2.760.000	2.036.000	42,2
VII – 1946	4.807.000	3.515.100	1.269.600	26,4
XI — 1946	4.831.000	4.135.000	675.000	14 0
VI — 1947	5.034.000	4 743.600	282 600	5,6
VII — 1947	5.099.700	5.099.700	—	—

Rubrykę innych pominięto.

Wielkie migracje rozpoczęły się na Pomorzu Zachodnim w zimie 1944 r. pod naciskiem ofensywy armii radzieckiej. Wówczas to wyemigrowało za Odrę wiele rodzin niemieckich łącznie z dobytkiem. Fala uciekinierów przybrała gwałtownie na sile wiosną 1945 r. w związku z drugim na Pomorzu potężnym uderzeniem wojsk radzieckich.

Spadek zuludnienia, jaki się wówczas zaznaczył, może być oceniony jedynie w bardzo przybliżonych szacunkach. Przypuszczać należy, że Pomorze Zachodnie opuściła w tym okresie czasu co najmniej połowa ludności niemieckiej. Jednocześnie, w miarę postępu ofensywy, zwłaszcza na lewym brzegu Odry, uwolnione zostały liczne rzesze jeńców, robotników i więźniów, którzy rozpoczęli wędrówkę ku wschodowi. Jakie masy ludzkie przesunęły się przez Pomorze Zachodnie w obu kierunkach w latach 1944—45, trudno jest ściśle ocenić. W każdym razie jest to liczba rzędu kilku milionów osób.

W połowie 1945 roku na Pomorzu Zachodnim zamieszkiwało już kilkadziesiąt tysięcy Polaków (60—80 tys.), przybyłych tu spontanicznie głównie z obszaru województwa gdańskiego, bydgoskiego, poznańskiego i warszawskiego. Zajmowali oni na wsi lepsze gospodarstwa przeważnie według własnego wyboru i w miastach warsztaty pracy i mieszkania całkowicie ocalałe od zniszczenia lub najmniej zdewastowane.

W II połowie 1945 r. zaznacza się z coraz wyraźniejszym rezultatem usiłowanie opanowania spontanicznych migracyj i ujęcie wymiany ludności w sposób planowy.

Planowość akcji pozostawała tu w ścisłym związku z postępem prac polskiego aparatu organizacyjno-administracyjnego i podjętymi pracami nad odbudową. Coraz częściej przybywają na Pomorze zorganizowane fale polskiej repatriacji ze wschodu, przesiedleńców z Polski centralnej, repatrianci z terenu Niemiec oraz pewna liczba ludności nie zorganizowanej.

Zmiany w układzie narodowościowym Pomorza Zachodniego w latach 1945 — 1947 polegają na szybkim zmniejszeniu się liczby ludności niemieckiej, któremu odpowiada jeszcze większy przyrost ludności polskiej. Dzięki temu — mimo repatriacji Niemców — ogólna liczba ludności na Pomorzu Zachodnim nie tylko nie zmniejsza się w porównaniu ze stanem z połowy 1945 r., lecz stale wzrasta.

Ilustruje to niżej zamieszczona tabela wg. danych Ministerstwa Ziem Odzyskanych i G. U. S.

Wymiana ludności na Pomorzu Zachodnim w l. 1945—1947

Miesiąc i rok	Ludność ogółem[1]	Polacy	%	Niemcy	%
VI — 1945	785.000	70.000	8,9	713.000	90,7
II — 1946	895.731	436 635	48,7	435.968	48.6
XI — 1946	921.696	705.988	76,7	212.862	23,1
VI — 1947	951.236	833.222	87,7	116.263	12,1

Jak wynika z tabeli, odsetek ludności polskiej w ogólnej liczbie ludności Pomorza Zachodniego od czerwca 1945 r. do czerwca 1947 r., a więc w ciągu 2 lat, wzrósł z 8,9% do 87,7%. W tym samym czasie odsetek ludności niemieckiej spadł z 90,7% do 12,1%.

Charakterystyczne jest również, że stan zaludnienia Pomorza Zachodniego w czerwcu 1947 przekroczył już dość znacznie połowę zaludnienia z r. 1939.

W roku 1939 — 48,1% ludności Pomorza Zachodniego mieszkało w miastach, a 51,9% na wsi. Okres omawianych migracji, odbywający się na tle nierównomiernie rozmieszczonych zniszczeń wojennych, dewastacyj i pól minowych, odkształcił ten stosunek na korzyść wsi, jak na to wskazuje załączona tabela.

Stosunek ludności miast i wsi na Pomorzu Zachodnim w r. 1939 i w l. 1945 — 1947

Mies ąc i rok	Ludność ogółem	Ludność wiejska	%	Ludność miejska	%
V — 1939	1.786.888	927.897	51,9	858.991	48,1
II — 1946	895 731	588.026	65,6	307.705	34,4
XI — 1946	921.696	528.209	57,3	393 487	42.7
VI — 1947	951.236	543.236	57,1	408.000	42,9

Z tej samej tabeli widoczne jest również, że jednak udział stosunkowy ludności miejskiej w ogólnej liczbie mieszkańców stale się podnosi. W lutym 1946 r. — na wsi mieszkało 65,6% ludności i w miastach 34,4%; w czerwcu 1947 r. — 57,1% i 42,9%. Cyfry te wskazują na postępujący proces aktywizacji miast, które

[1] Różnica między ogólną liczbą ludności a sumą Polaków i Niemców w poszczególnych przekrojach czasu — przypada na „innych", których w tabeli nie wydzielono.

na Pomorzu Zachodnim spełniają głównie rolę usługową w stosunku do rolniczego zaplecza.

W okresie omawianych migracyj ludność niemiecka szybciej opuszczała miasta, aniżeli wsie. Np. w listopadzie 1946 r. na łączną liczbę Niemców 212.862 zaledwie 56.095 skupiało się w miastach (26,6%). W czerwcu 1947 r. ta rozpiętość jeszcze bardziej się pogłębiła: z liczby 116.263 Niemców przypadało na miasta tylko 21.199 osób, tj. 13,1%. Cytowane dane nie przedstawiają już obecnego stanu rzeczy, gdyż w ciągu miesięcy letnich i jesiennych dalsze partie ludności niemieckiej wyjechały do Rzeszy, a na Pomorze przybyły nowe grupy polskich osiedleńców, powodujące dalszy ogólny wzrost zaludnienia. Ludność polska w lipcu 1947 r. przekroczyła już liczbę 857.000 osób.

Pochodzenie ludności Pomorza Zachodniego

Szczególnej doniosłości było by stwierdzenie, skąd przybyła ludność polska na Pomorze Zachodnie i z jakich środowisk społecznych oraz jakie jest jej geograficzne rozmieszczenie. To dało by możność przeprowadzenia demograficzno-socjologicznych studiów nad powstawaniem więzi społecznej. Niestety, jedynie dla niektórych osiedli jesteśmy w posiadaniu ankietowych danych. Dlatego lepiej oświetlają pochodzenie terytorialne obecnej ludności polskiej na Pomorzu Zachodnim ogólne dane P. U. R. i Ministerstwa Ziem Odzyskanych, zawierające liczbę Polaków autochtonów, repatriantów zza Buga i Sanu (w tym drobne ilości Polaków z Niemiec) oraz przesiedleńców z Polski centralnej.

Udział procentowy wymienionych grup w ogólnej liczbie ludności polskiej na Ziemiach Odzyskanych w dniu 1. XI. 46 r. oraz w dn. 31. VII. 47 r. przedstawia załączona tabela.

Polacy na Ziemiach Odzyskanych wg. pochodzenia (w %%).

Data	Repatrianci i reemigranci	Przesiedleńcy	Autochtoni	Razem
1. XI. 1946	39	32	29	100
1. VII. 1947	37	43	20	100

W listopadzie 1946 r. najliczniejszą grupą polską na Ziemiach Odzyskanych byli repatrianci. Obecnie stosunek ten został zmieniony na korzyść przesiedleńców. Zmniejszył się też stosunkowy udział Polaków — autochtonów w ogólnej liczbie ludności polskiej z 29% na 20%.

Na Pomorzu Zachodnim w dn. 31 lipca 1947 r. stosunki te układały się następująco:

Polacy na Pomorzu Zachodnim wg. pochodzenia (w %%)

Data	Repatrianci i reemigranci	Przesiedleńcy	Autochtoni	Razem
31. VII. 1947	44,5	53,5	2	100

Jak z tabeli wynika, więcej niż połowa obecnej ludności polskiej na Pomorzu Zachodnim pochodzi z Polski centralnej. Jeżeli przy tym uwzględnimy nikły udział ludności autochtonicznej, musimy stwierdzić, że stosunki pod tym względem dość znacznie odbiegają od przeciętnej dla całych Ziem Odzyskanych.

Jeśli rozpatrywać będziemy pochodzenie ludności polskiej oddzielnie w miastach i oddzielnie na wsi na Pomorzu Zachodnim, to w układzie stosunkowym poszczególnych grup wystąpią znaczne różnice, które uwidocznia załączona tabela.

Polacy na Pomorzu Zach. wg. pochodzenia (%%)

w miastach

Data	Repatrianci i reemigranci	Przesiedleńcy	Autochtoni	Razem
31. VII. 1947	50,0	48,8	1,2	100
na wsi				
31. VII. 1947	40,5	57,0	2,5	100

Z zestawienia tego wynika, że:

1. stosunkowo więcej Polaków-autochtonów mieszka na wsi aniżeli w miastach;
2. grupy repatriantów i przesiedleńców w miastach są mniej więcej równoważne;
3. grupa przesiedleńców na wsi znacznie przekracza grupę repatriantów.

Interesująco przedstawia się skład ludności polskiej wg. pochodzienia w Szczecinie. Z liczby 124.303 Polaków w tym mieście w dniu 1. VII. 47 r. na repatriantów, t. j. głównie na ludność zza Buga i Sanu, przypadało 68,2%, na przesiedleńców 31,5% i na autochtonów 0,3%.

Kierunki osiedlania się na Pomorzu Zachodnim

Wymiana ludności na Pomorzu Zachodnim odbywała się w warunkach bardzo trudnych z powodu pozostawionych przez Niemców zaminowań osiedli i pól, z powodu zniszczeń wojennych w miastach i na wsi, w urządzeniach komunikacyjnych, taborze i we wszelkich warsztatach pracy.

Dlatego obecne geograficzne rozmieszczenie ludności wykazuje zależność od tych zjawisk.

Według danych Ministerstwa Obrony Narodowej [1] ogólna powierzchnia pól minowych na Pomorzu Zachodnim wynosiła 791.000 ha. Największe zaminowania występowały w powiatach północno-zachodnich, na wybrzeżu morskim, w okolicach Piły, a zwłaszcza Szczecina i Kamienia. Całe Pomorze pocięte było ponadto pasami umocnionych pozycyj z licznie rozmieszczonymi skupiskami amunicji artyleryjskiej i bomb lotniczych.

W r. 1945 rozminowano i oczyszczono z fortyfikacji 567.000 ha, a w r. 1946 dalsze 141.000 ha. Na rok 1947 pozostało do rozminowania 83.000 ha.

Szczególnie dotkliwe zniszczenia zagród wiejskich występują zwłaszcza w powiatach południowo-zachodnich i w bezpośrednim sąsiedztwie Szczecina (od 50 do 100% zniszczeń) oraz w całym pasie południowym (od 30 do 60%). Zniszczenia w miastach są bardzo nierównomierne, przeważnie jednak wypalone zostały w miastach pomorskich śródmieścia. Silnie ucierpiał niemal całkowicie zburzony Kołobrzeg, Pyrzyce i inne. Podkreślić należy, że w związku z coraz silniej postępującą akcją odbudowy zniszczenia wojenne ulegają stopniowej likwidacji, w związku z czym zarówno ze strony rynku pracy, jak i możliwości mieszkaniowych chłonność terenu wzrasta. Wydaje się niewątpliwe, że szczególnie wieś pomorska wchłonie większe liczby ludności, aniżeli posiadała w r. 1939, gdyż dominujące na tym obszarze wielka własność rolna junkierska i wielkochłopska ulegają parcelacji.

Charakterystyczne jest, że repolonizacji na Pomorzu Zachodnim uległy najszybciej powiaty południowe, południowo-zachodnie i północno-zachodnie, a zatem obszary najbardziej zniszczone. Natomiast powiaty północno-wschodnie, odznaczające się mniejszym stopniem zniszczeń wojennych i dewastacyj, lecz położone peryferycznie i oddzielone barierą morenowych wysoczyzn pomorskich, zachowały najdłużej liczbową przewagę ele-

[1] Patrz Atlas Ziem Odzyskanych, mapa rozbrojenia pól minowych i fortyfikacyj. Wyd. Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego.

mentu niemieckiego, zwłaszcza powiaty: bytowski, słupski, sławneński, miastecki i człuchowski. To samo odnosi się do najbardziej peryferycznie położonego na drugim krańcu Pomorza powiatu wolińskiego.

Inaczej mówiąc, główny nurt repolonizacji Pomorza Zachodniego postępował od południowego wschodu w kierunku na północny zachód, skąd łukiem zdążał ku północnemu wschodowi. Zjawisko to szczególnie wyraźnie występuje na mapach przewyżek i niedoborów ludności polskiej [1], odpowiadających stosunkowo krótkim przekrojom czasu.

Przewyżki polskie w dn. 14. II. 1946 r. objęły już wszystkie powiaty południowe i zachodnie, z wyjątkiem powiatu wolińskiego i szczecińskiego. Niedobory polskie (inaczej mówiąc przewaga Niemców) objęły wszystkie powiaty północno-wschodnie, z wyjątkiem bytowskiego, a więc: słupski, sławneński, miastecki, człuchowski, koszaliński, białogardzki, kołobrzeski i gryficki. W dniu 1. VII. 1946 r. pola polskich przewyżek rozszerzyły się ku północy i wschodowi. Oprócz powiatu wolińskiego na północo-zachodzie, niedobory polskie pozostały jedynie w powiatach słupskim, sławneńskim, miasteckim i człuchowskim. W dniu 1. XI. 1946 r., z wyjątkiem pow. wolińskiego i słupskiego, pola polskich przewyżek objęły już całe Pomorze Zachodnie. Wreszcie w dn. 1. VI. 1947 r. zniknęły już całkowicie plamy niedoborów polskich, a równocześnie i skala przewyżek podniosła się tak dalece, że proces repolonizacji Pomorza Zachodniego można zasadniczo uznać za zamknięty.

Gęstość zaludnienia

Średnia gęstość zaludnienia Pomorza Zachodniego wynosiła w r. 1939 — 59,3 osób na km². Gwałtowny spadek gęstości zaznaczył się na przełomie 1944/45 w związku z odejściem większej fali uchodźców niemieckich. Od chwili jednak podjęcia przez władze polskie planowej wymiany ludności, średnia gęstość zaludnienia Pomorza Zachodniego stale wzrasta.

Powierzchnia Pomorza Zachodniego wynosi w obecnych granicach administracyjnych 30.096 km².

Od średniej gęstości zaludnienia całego Pomorza Zachodniego odchylają się znacznie gęstości w poszczególnych powiatach. Tu szczególnie występuje zależność od rozmieszczenia wielkich zni-

[1] Patrz Atlas Ziem Odzyskanych, mapa N. 16, 17 i 18. Wyd. Głównego Urzędu Planowania Przestrzennego. Przewyżka (+), niedobór (—) jest wyrażony następującym stosunkiem:

$$P = \frac{g \cdot d}{50} \quad \text{gdzie } g = \text{gęstość zaludnienia}, \; d = \%\ \text{Polaków} - 50.$$

szczeń, lecz również i od rozmieszczenia wielkiej własności, wartości gleb i stopnia umiastowienia.

Zmiany w gęstości zaludnienia na Pomorzu Zach. w l. 1939—47

Miesiąc i rok	Ludność ogółem	Gęstość zaludnienia osób na km²
V — 1939	1.786 888	59,3
VI — 1945	783.000	26,0
II — 1946	895 731	29,8
XI — 1946	921.696	30,6
VI — 1947	951.236	31,3

Według stanu zaludnienia z VI. 1947 r. gęstości w poszczególnych powiatach rozkładały się w następujący sposób: 3 powiaty (człuchowski, szczeciński wiejski i wałecki) posiadały gęstość najniższą, do 20 osób na km². 10 powiatów środkowych, pd-zachodnich i pn-zachodnich zajmowało miejsce pośrednie między najsłabiej i najsilniej zaludnionymi powiatami i posiadało skalę gęstości 20—30 osób na km². Były to powiaty: chojeński, choszczeński, drawski, kamieński, łobezki, miastecki, myśliborski, nowogardzki, pyrzycki i szczeciniecki.

Skala gęstości zaludnienia 30—40 osób na km² obejmowała 6 powiatów północnych: białogardzki, gryficki, kołobrzeski, koszaliński, woliński i bytowski, oraz 2 zachodnie: gryfiński i stargardzki, i jeden pd-wschodni (złotowski).

Od tej trzystopniowej skali odchylały się dodatnio, jako szczególne wyjątki, powiat słupski z gęstością zaludnienia do 50 osób na km² oraz miasto Szczecin z gęstością 1498 osób na km².

Postulowana i programowana na ostatnim zjeździe Ziem Odzyskanych w Szczecinie aktywizacja Pomorza Zachodniego, zwłaszcza Przyodrza i powiatów północno-zachodnich ze Szczecinem, już ściąga nowe rzesze ludności polskiej, które wydatnie przyczynią się do dalszego zaludnienia i zagospodarowania Pomorza Zachodniego.

GERARD LABUDA

GŁÓWNE MOMENTY DZIEJÓW BAŁTYKU

Historiografia polska z dużą trudnością odnajduje drogę do Bałtyku. Zajmowanie się przeszłością tego morza i badanie jego wpływu na dzieje Polski utrudniał nam brak ośrodków naukowych, mieszczących się nad Bałtykiem, a przede wszystkim brak źródeł i warsztatów pracy, specjalizujących się w tym zagadnieniu. Minione dwudziestolecie niepodległości odrobiło wiele zaległości, ale opublikowane z tego zakresu prace świadczą tylko o naszych ambicjach i próbach, które jednak nie zdołały się w pełni rozwinąć. Stoimy obecnie w przededniu lepszych czasów. Z rozszerzeniem naszego wybrzeża — rozszerza się także widnokrąg badawczy; rodzą się nowe potrzeby, o których zaspokojeniu myślą uczeni i instytuty naukowe, od dawna nawołujące do interesowania się Bałtykiem, i to nie tylko z punktu widzenia teraźniejszości, ale także i przeszłości. Rozpatrywanie przeszłości otwiera niejednokrotnie nowe i nie dostrzegane horyzonty, uczy traktować zagadnienia pozornie wąskie w szerszej płaszczyźnie, budzi entuzjazm twórczy i zmusza do obmyślenia dróg jego realizacji.

Staraniem Instytutu Bałtyckiego pojawiły się dwie książki [1], które mimo istniejących trudności organizacyjno-badawczych poruszają tematy, jakich w tej skali dotąd nie rozpatrywano w naszej historiografii. Kwestia bałtycka i Polska w zlewisku Bałtyku nie są zagadnieniami martwymi; istnieją one dziś nadal i wskutek tego zarówno obecne pokolenie, jak i nadchodzące muszą określić do nich swój stosunek i podjąć się realizacji zadań, które z nich płyną.

Czym jest kwestia bałtycka? Na pytanie to odpowiada prof. K o n o p c z y ń s k i tak: „Jednostki i zbiorowości ludzkie stawiają sobie cele wyższe nad chwilowe pożądania: taki cel przybiera postać idei albo s p r a w y *(cause)*, której rozumowe rozwinięcie nazywa się programem. Miewał tedy Niemiec, Duń-

1 Wł. K o n o p c z y ń s k i, Kwestia bałtycka do XX w., Wydawn. Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk-Bydgoszcz-Gdynia 1947, str. XI i 216 i 6 mapek poza tekstem; Karol G ó r s k i, Polska w zlewisku Bałtyku, Wydawn. Instytutu Bałtyckiego, Gdańsk etc. 1947, str. VII i 238; mapki w tekście.

czyk, Polak, Szwed, Rosjanin swoją narodową lub państwową sprawę bałtycką i układał dla niej programy. Jak załatwić, jak zaspokoić te rozbieżne dążenia w drodze czynu lub na gruncie zasad moralnych, nad tym wysilali swe umysły politycy, i ta kwestia międzynarodowa snuła się przez wieki, przechodząc przez różne mniej lub więcej umiejętne, mniej lub więcej słuszne rozwiązania. — Całość spraw i kwestyj związanych ze współżyciem ras, narodów, warstw, zawodów w sferze geohistorycznej Bałtyku składa się dla badacza na naukowy problem bałtycki" (s. 2—3).

Jeżeli mamy tu do czynienia z problemem naukowym, powstaje od razu dalsze pytanie, jak należy go badać? Na pytanie to różne dawano odpowiedzi. Niektóre wykonywano, nie formułując, inne formułowano, nie wykonywając. Badacz francuski Michel Lhéritier[1] proponował w r. 1937, ażeby „nauka zbadała... następujące zagadnienia: 1. stosunek między lądem i morzem (bowiem zlewisko Bałtyku odpowiada regionowi naturalnemu), 2. stosunki wzajemne ludów nadbałtyckich, 3. stosunki tych ludów z państwami pozabałtyckimi, 4. stosunki państw pozabałtyckich z powodu Bałtyku." (s. 4—5). Prof. Konopczyński sądzi jednak, że: „Żadna... z takich analiz i syntez nie zastąpi prostego chronologicznego wykładu kolejnych prób rozwiązania kwestii bałtyckiej bądź w sensie wyłącznego panowania jednej potęgi, bądź w duchu oligarchicznym, tj. na gruncie wolności i równości." (s. 5).

Nieco inaczej podchodzi do swojego tematu prof. Górski. W przedmowie do swej książki stwierdza on: „Nikt dotąd po polsku nie napisał dziejów „Balticum". Nie pisali ich, o ile wiadomo, także badacze innych narodów. Książka ta będzie pierwszą próbą syntezy dziejów krajów położonych nad Bałtykiem. — Praca ta wychodzi z założeń geograficznych i kładzie nacisk przede wszystkim na problematykę gospodarczą, bez której poznania nie można zrozumieć głębokiego nurtu dziejowych procesów. Naświetla historię polityczną z punktu widzenia nie jednego kraju, lecz zespołu ludów związanych przez morze; szuka środków do zrozumienia sensu współżycia różnych kultur nad jednym morzem." (s. 3).

Z zestawienia tego wynika, że Konopczyński dąży do oświetlenia kwestii bałtyckiej przede wszystkim z punktu widzenia politycznego, natomiast Górski, nie zaniedbując rozwoju politycznego państw nadbałtyckich, doszukuje się w dziejach

[1] M. Lheritier, L'Historie internationale de la Baltique et la cooperation des historiens, Conventus primus historicorum Balticorum, Riga 1938, str. 582.

Bałtyku, występującego jako element łączący te narody — głównie nurtu gospodarczego i kulturalnego. Z tego wniosek, że obie prace nie tylko się nie dublują, ale (teoretycznie) nawzajem się uzupełniają. Górski usiłuje częściowo (gdyż o pełnym wykonaniu trudno jeszcze w tej chwili marzyć) wypełnić program Lhéritiera, natomiast Konopczyński daje do niego silną podbudowę w zakresie historii dyplomatycznej.

Lektura obu książek nie jest łatwa. Poruszamy się bowiem na terenie, który z samej istoty zawiera tyle zagadnień ubocznych, faktów nie podporządkowanych jakiejś geograficznej, etnicznej czy też politycznej całości, że objęcie go jednym hasłem nie przesądza jeszcze tym samym jego zewnętrznego wyglądu. Jak rzadko gdzie indziej, narzuca się tutaj badaczowi konieczność dokonywania ścisłej selekcji rzeczy ważnych i nieważnych, przypadkowych i celowych, organicznych; łatwo tu popaść w zbędne dygresje, łatwo poplątać mechanizm dziejów, zamiast obrazu dać karykaturę. Jeszcze bardziej grozi to czytelnikowi, którego przytłacza nawał materiału historycznego, dat i faktów, kombinacji dyplomatycznych, na przemian z zestawieniami statystycznymi, wykresami, mapami itp. Mając napisać recenzję obu tych książek, rezygnuję z oceny ściśle rzeczowej (gdyż ta lepsza dla siebie miejsce znajdzie w czasopiśmie fachowym) na rzecz dwu ogólniejszych zagadnień, które zamierzam tutaj przedyskutować. Mają one zarówno recenzentowi, jak i ewentualnie czytelnikowi, ułatwić zorientowanie się w bogatej treści omawianych dzieł.

Potrzeba ustalenia głównych momentów zlewiska Bałtyku

Patrząc na 20 wieków historycznego, a wiele więcej wieków przedhistorycznego rozwoju dziejów Bałtyku, musimy zapytać, co było głównym składnikiem tych dziejów i jakie działały tu siły, zanim doszło do obecnego układu stosunków? Na pytanie to usiłują odpowiedzieć zarówno W. Konopczyński, jak i K. Górski, ale, operując niesłychanie obfitym materiałem naracyjnym, bardzo rzadko robią przystanki, by lapidarnie sformułować swój pogląd na te dwie zasadnicze sprawy. Wynika to z niedocenienia pierwiastka dydaktycznego w wykładzie. Tylko procesy nie złożone możemy traktować chronologicznie, natomiast wszelkie kwestie, zagadnienia, problemy itp. w samym założeniu sporne i subiektywne, oprócz oprawy faktów uzasadniających tezy autora winny zawierać konkluzję, w których autor zamyka swój własny sąd o rzeczy. Czytelnika trzeba nie tylko uczyć znajomości faktów, ale równocześnie powinno mu

się dać możność odkrycia linii przewodnich, które, choć nie zapoznają go z całością procesu dziejowego, jednak utrzymują go na jego głównych szlakach. Ponieważ kwestia bałtycka jest przedmiotem tylu subiektywnych ocen, wprost proporcjonalnie do ilości narodów zainteresowanych w jej rozwiązaniu, za wysoki sukces nauki można uważać wszystko to, na co istnieje już ogólna zgoda. A dalszy postęp wiedzy w tym kierunku będzie się znaczył etapami, w jakich będzie dochodziło do uznawania tych najogólniejszych prawd o dziejach Bałtyku. Postęp ten można osiągnąć nie tylko na drodze szczegółowych badań, ale w równym, jeśli nie w większym stopniu przez umiejętne ustalanie konkluzji płynących z poznania faktów szczegółowych. Ustalenie głównych momentów dziejów Bałtyku ma więc znaczenie zarówno dydaktyczne, jak i naukowe.

Sądzimy, że obie omawiane przez nas książki dają materiał do ustalenia takich głównych momentów. Trzeba jednak w tym celu silniej, niż to uczynili autorowie, zaakcentować konieczność przedyskutowania poszczególnych okresów rozwoju dziejowego Bałtyku. Sprawa ta nie była jeszcze dyskutowana, choć pewne zaczątki dyskusji już istnieją.

Próby ustalenia okresów dziejów Bałtyku

Wspomniany już wyżej uczony francuski Lhéritier rozróżnia takie zasadnicze fazy dziejów Bałtyku: 1. okres formowania się Europy aż do zakończenia wypraw wikingów, 2. okres przewagi Danii w XII i na początku XIII w., a następnie Niemiec (Zakon Krzyżacki, Hanza), 3. okres reakcji państw nadbałtyckich przeciw niemczyźnie w XIV i XV w., 4. okres rozwoju państw narodowych z Polską na czele w XVI w. (byłby to więc poniekąd okres równowagi sił nad Bałtykiem), 5. okres przewagi Szwecji w XVII w., z nasileniem wpływów mocarstw zachodnio-europejskich, 6. okres tworzenia się dwu nowych potęg nadbałtyckich: Prus i Rosji, z widoczną przewagą tej ostatniej do połowy XIX w., a Prus (*recte* Niemiec) w drugiej połowie XIX stulecia, aż do czasu pierwszej wojny światowej.[1] Konopczyński zachowuje, z pewnymi zmianami, ten sam podział rzeczowy, ale stwarza odrębne okresy chronologiczne: 1. obejmujący czasy najdawniejsze do XIII w., 2. hanzeatycki do połowy XVI w., 3. przewagi duńskiej, kończący się na r. 1648, 4. przewagi szwedzkiej do chwili wybuchu wojny północnej (r. 1700), 5. przejściowy — formowania się potęgi lądowej Prus i Rosji, z przewagą na morzu tej ostatniej, 6. i 7. obejmujące wiek XIX

[1] M. Lheritier, op. cit., str. 578—79.

i początek XX, podzielone między Rosję i Niemcy, jak u poprzednika [1]. Podział Górskiego nie nadaje się do porównania, gdyż siłą rzeczy autor synchronizuje dzieje Bałtyku z dziejami Polski [2]. Polska zaś zbyt słabe wycisnęła piętno na losach tego morza, by dziejami jej można było mierzyć rozwój „kwestii bałtyckiej". Niemniej jednak, ponieważ książka Górskiego nie ogranicza się tylko do spraw polsko-bałtyckich, ale obejmuje całość dziejów zlewiska Bałtyku, można z niej wydobyć szereg faktów ułatwiających ustalenie okresów, w których rozgrywały się główne momenty dziejów naszego morza.

Bałtyk wczesnohistoryczny — Fryzowie

Dzieje Bałtyku i krajów nadbałtyckich są dla nas uchwytne stosunkowo późno, a kwestię bałtycką trudno śledzić przed upływem VI w. po Chrystusie. Wprawdzie badacze niemieccy chętnie rozprawiają o „hanzie gockiej" [3] z czasów koło narodzenia Chrystusa, ale wywody te możemy traktować jako uczoną hipotezę. Okres rzekomej przewagi żywiołu germańskiego na Morzu Bałtyckim w zaraniu dziejów nie należy do historii utrwalonej źródłami pisanymi. Natomiast czasy od VI w. dadzą się śledzić nie tylko źródłami kultury materialnej, ale również źródłami pisanymi.

Ten najwcześniejszy okres dziejów Bałtyku wykazuje w ujęciu Konopczyńskiego szereg luk, a nawet pewnych uchybień rzeczowych (najwięcej z całej książki) [4]. Po burzliwym okresie wędrówek ludów uspokoiły się wody Bałtyku, ustaliły się zespoły etniczne zamieszkujące jego wybrzeża: Germanowie od zachodu, Słowianie na południu, Bałtowie od południowego wschodu, a Finowie od północo-wschodu. Trudno wyobrazić sobie, ażeby Bałtyk odgrywał w tym czasie rolę łącznika między tymi narodami. Jak się wydaje, impuls w tym zakresie przyszedł od zachodu. Łącznikami byli Fryzowie [5]. Nie znamy

[1] Odpowiednie dane odczytuję z rozplanowania rozdziałów, gdyż zasadniczo Konopczyński nie zajmuje wobec tej kwestii stanowiska.

[2] K. Górski rozplanował schemat dzieła w ten sposób, że 1 rozdział obejmuje początki kultury nad Bałtykiem mniejwięcej do VI w. po Chr.; drugi poświęcony w zasadzie Polsce Piastów rozpada się na poddziały: do XI wieku, wiek XIII i pocz. XII wieku, następnie w. XIII i XIV w związku z ekspansją niemiecką. Rozdział trzeci opisuje Polskę Jagiellonów, rozdział czwarty okres cofania się Polski nad Bałtykiem (wiek XVII—XVIII), wreszcie rozdział ostatni w. XIX i XX do r. 1939.

[3] Tak C. Engel. Der Kampf um die baltischen Lande in vor- und frühgeschichtlicher Zeit, Jomsburg 6 (1942), str. 94; obszerniej tenże, Die ostgermanischen Stämme in Ostdeutschland, die gotische Ostseeherrschaft und das Gotenreich in Osteuropa, Deutschland u. d. Osten t. XX (1942), str. 164 i n.

[4] Ponieważ w zasadzie nie godzę się na jego ujęcie dziejów kwestii bałtyckiej w tym czasie, dlatego stosunkowo szerzej o nim tutaj mówię.

[5] Zob. tutaj H. Wilkens, Zur Geschichte d. niederlandischen Handels im Mittelalter, Hansische Geschbll. 14 (1908), str. 295, szczególnie 323 i n.; E. Wadstein, Norden och Vasteuropa i gammal tid, Popul. vetenskapl. föreläsning. v. Göteborgs högskola N. F. nr 22 (1925).

genezy ich zainteresowań Bałtykiem[1], może nawiązywali do jakiejś dawniejszej tradycji, jeszcze z czasów rzymskich. W każdym razie w VIII i IX w. są oni pośrednikami w handlu między basenami Morza Śródziemnego i Bałtyckiego. Bałtykowi w tym czasie przypisuje się nawet rolę wielkiego pomostu między Bliskim Wschodem a zachodnią Europą[2]. Wydaje się jednak, iż niesłusznie[3]. Kontakty te może przypadają na okres nieco późniejszy, okres wypraw Rusów na wschód a wikingów skandynawskich na zachód.

Fryzowie nawiązali kontakt z Bałtykiem drogą lądową u nasady Półwyspu Jutlandzkiego, gdzie nieco później dominującą rolę odgrywa Szlezwik-Hedeby[4]. Głośną ich faktorią handlową na terenie Skandynawii była Birka[5] (koło Sztokholmu). Przedmiotem eksportu było sukno, szkło, ceramika, broń i sól, a przedmiotem importu głównie futra.

Inicjatywa Fryzów zachęciła do handlu ludność miejscową. Kupcy osiadli w Birce i w innych faktoriach ciągnęli dalej na wschód, na wybrzeża fińskie i estońskie; za Fryzami podążali oni też na zachód, przygotowując się zwolna do przejęcia roli swoich nauczycieli[6]. Fryzowie ustąpili z Bałtyku w ciągu IX w., częściowo skutkiem katastrofy, która spotkała ich główną metropolię handlową Dorestad (r. 864), częściowo wskutek owładnięcia Bałtykiem przez wikingów[7]. Znaczenie Fryzów w dziejach Bałtyku polega więc na tym, że stworzyli oni ludom nadbałtyckim drogę na zachód i nauczyli z niej korzystać.

Bałtyk domeną wikingów

Okres wikingów rozpoczyna się od r. 796, daty napadu korsarzy skandynawskich na klasztor angielski Lindisfarene. Oczywiście jest to data czysto konwencjonalna. Znamionuje ona jednak, że na wody Bałtyku i mórz przyległych wszedł nowy czyn-

---

1 Jest to jedno z zagadnień najżywiej dyskutowanych w literaturze skandynawskiej (Wadstein, Wessen i inn.); w szczegóły tutaj nie mogę wchodzić; ogólnie zob. P. Klettler, Nordwesteuropas Verkehr, Handel und Gewerbe im frühen Mittelalter, Wien 1924.

2 E. Patzelt, Die frankische Kultur und Islam, Wiedeń 1932, str. 218.

3 H. Arbmann, Schweden u. d. karolingische Reich-Studien zu den Handelsverbindungen des 9. Jahrhunderts, Stockholm 1937, str. 11.

4 S. Lindquist. Slesvig-Hedeby och Birka, Fornvannen 21 (1926), str. 1 i n.; H. Jankuhn, Haithabu, eine germ. Stadt d. deutsch. Fruzeit, Neumünster 1938.

5 E. Wadstein, op. cit.

6 Zob. tutaj J. de Vries, De Wikingen in de Lage Landen bij de Zee, Haarlem 1923; O. Scheel, Die Wikinger-Aufbruch d. Nordens, Stuttgart 1938, str. 78 i n.

7 Zob. tutaj H. Wilkens, op. cit., str. 338.

nik, który z czasem przesłoni właściwe, gospodarcze oblicze tego okresu. Jest rzeczą jasną, że napady i rabunki „chąsiebników“ [1] skandynawskich bardziej zaznaczały się w świadomości współczesnych niż handel i wymiana towarów, które także istniały. Właśnie w okresie „wikingów“ powstaje nad Bałtykiem cały szereg ośrodków miejskich, będących miejscami spływu i eksportu towarów [2]. Obok znanej nam już Birki i Hedeby, słyszymy o Truso (Elbląg) w ujściu Wisły; Żywot św. Ansgara wspomina na wybrzeżu łotewskim „*quandam urbem regni ipsorum, vocatum Seeburg*“, identyfikowany dziś z Grobinem koło Libawy; podobny „gród morski“ musiał też istnieć w Prusach Wschodnich nad Zalewem Kurońskim (Wiskiauty). Na schyłek IX w. przypada powstanie Wolina-Jumme (nie Jumne) [3] w ujściach Odry; ze źródeł frankońskich wiemy, że w początku IX w. duży ośrodek handlowy istniał w ziemi Obodrytów, prawdopodobnie w okolicy dzisiejszej Lubeki, znany pod nordycką nazwą Rerik. Wolin rozwinął się w ciągu X w. w wybitny ośrodek handlowy, utrzymujący m. in. żywe stosunki z Birką. Z przekazów Adama Bremeńskiego wiemy, że było to miasto słowiańskie, w którym na prawach „gości“ przebywali Grecy, „barbarzyńcy“, a nawet Sasi. Późniejsze legendy o istnieniu tutaj osady wikingów duńskich (joms-wikingowie) nie mają żadnego uzasadnienia w źródłach [4].

Nie ulega wątpliwości, że między wszystkimi tymi portami istniała ożywiona wymiana towarów, o czym świadczą wykopaliska dokonane w ostatnich latach zarówno w Skandynawii, jak i na południowych wybrzeżach Bałtyku [5]. Sagi skandynawskie przynoszą garść wiadomości, jak się ten handel odbywał. Uprawiali go nawet „chąsiebnicy“, zawodowo trudniący się korsarstwem. Egilssaga przynosi wiadomość, że dwaj wikingo-

---

[1] Wprowadzam tu nowe określenie na korsarzy słowiańskich, odwołując się do starych tradycji słownictwa polskiego; nie jest wykluczone, że niem. „hansa“ wywodzi się od lechickiego: chąsa (M. Rudnicki).

[2] A. Schück, „Sjöborgar“ och „hamnstäder“-Ett bidrag till Nordens handels- och stadthistoria, Fornvannen 19 (1924), str. 1 i n.

[3] Nordycka nazwa na ten gród brzmiała: Jóm, at Jómi, a więc poprawną jest u Adama bremeńskiego lekcja: Jumme, którą spotykamy w niektórych kodeksach jego kroniki. Nie jest wykluczone, że pierwiastek nazwy: Jóm, Jumme jest pochodzenia językowego bałtyckiego (znaczyłby tyle, co mielizna, wyniosłość piaszczysta z morza); sprawa ta jest w tej chwili w stadium badania.

[4] G. Labuda. Legenda Jomsborga, Sprawozdania Pozn. Tow. Przyj. Nauk za r. 1945 i 1946, str. 38—39; dokładniejszego uzasadnienia ciągle nie mam możności podać.

[5] Zob. tutaj O. Kunkel, Ostsee, w Paulys Real-Encyclopädie d. classisch. Altertumswissenschaft t. 18, Stuttgart 1942, kol. 1832 i n.; na łączność handlową Wolina z ośrodkami bałtyjskimi zwrócił ostatnio uwagę K. A. Wilde, Zum Stand der Wollin-Forschung, Nachrichtenbl. f. deutsch. Vorzeit 16 (19940), str. 208; potwierdzałoby to przypuszczenie o bałtyjskim pochodzeniu nazwy: Jóm, Jumme. Por. jeszcze W. Vogel, Zur nord- und westeuropäischen Zeeschiffahrt im frühen Ma, Hans. Gesch. bll. 13 (1907), str. 155 i n.

wie Torolf i Egil udali się na wybrzeża Kurlandii, a otrzymawszy od krajowców zapewnienie utrzymania pół miesiąca czasu pokoju, nawiązali stosunki handlowe; po upływie terminu rzucili się na ludność nadbrzeżną i zrabowali ją. Podobną wiadomość o zawieraniu pokoju na czas trwania stosunków handlowych wśród Biarmeńczyków przynosi też saga o Olafie świętym. Z tego wynika, że i ludność miejscowa brała udział w napadach morskich.

Udział Słowian w kształtowaniu dziejów Bałtyku

Co się tyczy Słowian, to o rozwoju korsarstwa wśród nich słyszymy głównie u schyłku XI i w pierwszej połowie XII w.[1], gdy wikingi skandynawskie od półtora wieku już ustały. Z tego wnoszono, że Skandynawowie byli nauczycielami Słowian na morzu. Nie odpowiada to jednak rzeczywistości. Ze źródeł skandynawskich wiemy, że „chąsiebnicy“ słowiańscy nawiedzali swymi napadami wybrzeża skońskie już w połowie X w.[2], kilkanaście lat później statki słowiańskie biorą udział wspólnie z wikingami duńskimi w bitwie w zatoce Hjorungavaag przy wybrzeżach Norwegii,[3] a w r. 1000 w słynnej bitwie trzech królów w Sundzie, mylnie określanej mianem bitwy pod Swolder. W r. 1043 król duński Magnus wyprawia się na korsarzy słowiańskich u ujścia Odry i burzy przy tej okazji Wolin.[4]

Z tego wynika, że co najmniej od X w. Słowianie są równorzędnymi przeciwnikami Skandynawów na morzu i podobnie jak oni trudnią się rozbojem morskim. Tym też tłumaczy się, dlaczego Skandynawowie nigdzie na wybrzeżach słowiańskich nie potrafili stanąć tak silną nogą, jak się to im udawało w Anglii, Irlandii i Francji lub na wybrzeżach południowo-wschodniego Bałtyku.

Wyższość Skandynawów nad Słowianami

Między wikingami skandynawskimi a „chąsiebnikami“ słowiańskimi była jednak zasadnicza różnica. Słowianie nie wynurzali się poza Morze Bałtyckie, natomiast kupcy i rozbójnicy

---

1 Najobszerniej o tym okresie piractwa słowiańskiego L. Koczy, Polska i Skandynawia za pierwszych Piastów, Prace Kom. histor. Pozna. Tow. Przyj. Nauk t. 8, 1934, str. 272 i n.

2 Z braku właściwej literatury odsyłam do pozycji przygodnej L. Jacobsen, Runeindskrifternes vidnesbyrd om kampene omkring Hedeby, Scandia 8 (1935), str. 67—8, przyp.

3 L. Koczy, Jomsborg, Kwart. historyczny 46 (1932).

4 Snorii Sturluson, Heimskringla udg. F. Jónsson, Kobenhavn 1911, str. 436.

skandynawscy pojawili się na Morzu Śródziemnym zarówno od strony zachodniej, jak i wschodniej — poprzez Morze Czarne; nawiązali także bezpośrednie stosunki z Chazarami i Arabami nad Morzem Kaspijskim. W nauce istnieje nawet przekonanie, że główny strumień handlu arabskiego z Zachodem szedł *via* Szwecja (Birka, Gotlandia) i Jutlandia (Szlezwik-Hedeby).[1] Teza ta jednak wydaje się mało prawdopodobna; na zachodzie brak całego szeregu znalezisk charakterystycznych dla zasobów skandynawskich.[2] Co najwyżej Skandynawowie sami, oprócz korsarstwa, trudnili się handlem wymiennym z Zachodem. Punktem wymiany był prawdopodobnie Szlezwik.

U schyłku IX w. padł on ofiarą napaści szwedzkich wikingów, którzy opanowali południową Jutlandię, założyli tu swe państwo i przez dłuższy czas zgarniali zyski z handlu tranzytowego, idącego z ujść Renu w stronę Birki. W połowie X w. Duńczycy zdołali jednak usunąć najeźdźców, co ostatecznie umożliwiło dokonanie scalenia państwa duńskiego i było pierwszym etapem na drodze jego późniejszego rozwoju za Haralda Sinozębego, Swena Widłobrodego i króla trzech państw Kanuta Wielkiego. W tym samym czasie dokonało się też ostateczne uformowanie dwu dalszych państw skandynawskich: Szwecji i Norwegii, choć tradycja życia państwowego w obu tych królestwach, podobnie zresztą jak i w Danii sięga VIII i IX w.[3] Okres wikingów chwilowo rozbił spoistość tych państw, ale niebawem z przywódców drużyn wikingów wyszli władcy, którzy ostatecznie zapanowali nad nieładem. Silna władza królewska zahamowała także rozboje na wodach bałtyckich. Z drugiej strony krystalizacja stosunków państwowych w Rosji i na zachodzie Europy powstrzymały ustawiczne napady ze strony Skandynawów. Wyraźnym symbolem tych nowych stosunków jest powstanie i rozwój Nowogrodu ruskiego i Sigtuny w Szwecji (na miejsce Birki), które niebawem skoncentrowały handel wymienny między Skandynawią a Rusią. Przełom X i XI w. można jednak określić jako kres żywiołowej ekspansji narodów nordyckich.

---

[1] Jest to mniemanie powszechnie reprezentowane w nauce (B u g g e, B o l i n, P a t z e l t, S e g e r, z polskich uczonych R. J a k i m o w i c z).

[2] Za A r b m a n n e m, Schweden u. d. karolingische Reich, str. 247 in.; wnioski jego wymagają jednak już dziś pewnych korektur.

[3] Zob. tutaj U. N o a c k, Nordische Fruhgeschichte und Wikingerzeit, Monachium-Berlin 1941, str. 167 i n.

Przejściowy okres przewag słowiańskich (XI — XII w.)

W w. XII wikingowie skandynawscy znikli z Morza Bałtyckiego; nie pokazują się oni także poza jego wodami.[1] Na ich miejsce weszli Słowianie, których z kolei starają się zwalczać Duńczycy. Źródła duńskie i norweskie XII stulecia pełne są wiadomości o napadach słowiańskich na wybrzeża Danii i Norwegii; Słowianin w tym czasie staje się synonimem korsarza. Zupełnie podobne stosunki, choć na mniejszą skalę, wytwarzają się na wodach Zatoki Fińskiej i Botnickiej. Ludy tutejsze zaczynają występować zaczepnie wobec kupców skandynawskich, a nawet w r. 1187 urządzają napad na Sigtunę, ówczesne największe centrum życia handlowego w tej stronie Bałtyku, w rezultacie którego miasto to popada w zupełną ruinę i zapomnienie.[2] Szwecja, przechodząca w tych czasach kryzysy wewnętrzne, niezdolna była do podjęcia dawnej roli wikingów, którzy w jednej ręce trzymali miecz, a w drugiej wagę. Nie z tej też strony należało się spodziewać zmiany stosunków.

Słowianie, ludy bałtyjskie i fińskie, przejąwszy tradycję „chąsiebnictwa" na morzu, nie potrafiły jednak zorganizować międzynarodowej wymiany towarów między basenem Morza Bałtyckiego a Zachodem i Wschodem. Brak im było siły na opanowanie punktów wylotowych, nie dostawało tradycji kupieckiej. Podobnie jak w VI i VII w., w okresie zdezorganizowania systemu gospodarczego Bałtyku po wędrówkach ludów impuls przyszedł z zewnątrz. Zapoczątkowali ten ruch i utorowali mu drogę Duńczycy, a ujęli ostatecznie w swoje ręce Niemcy.

Zarodki przełomu

W ciągu XII w. na południowych brzegach Bałtyku dokonała się jedna z najważniejszych przemian etnicznych i państwowych w Europie środkowej; Sasi rozbili pierścień państw zachodniosłowiańskich i od razu opanowali ogromne przestrzenie między Łabą i Odrą. Ludność słowiańska została podbita i zepchnięta do roli pariasów. Współdziałanie niemiecko-duńskie położyło też kres wystąpieniom słowiańskim na Bałtyku. Akcja duńska na morzu odciążyła północny szlak handlowy Bałtyku, idący z Szlezwiku do Birki i Sigtuny; następnie, wskutek podboju Rugii, Po-

1 W. Vogel, Zur nord- u. westeuropaischen Seeschiffahrt, str. 170 szuka przyczyny osłabienia aktywności Skandynawów zarówno w czynnikach natury religijnej (chrześcijaństwo), jak i politycznej.

2 Obszerniej G. Bolin, Stockholms uppkomst-Studier och undersokningar rorande Stockholms förhistoria, Uppsala 1933, str. 158 i n.

morza Zachodniego i Gdańskiego (chwilowo), tudzież Estonii, Duńczycy otworzyli od dawna zamarły szlak od Szlezwiku poprzez Wolin, Truso do Rygi (założonej w r. 1201 na miejsce osady liwońskiej Daugmale) i Nowogrodu. Potęga duńska załamała się w r. 1227 po bitwie pod Bornhöved, ale nie uległo zniszczeniu dzieło stworzone ręką bohaterskiego króla duńskiego Waldemara.[1] Miejsce Duńczyków zajęli Niemcy, którzy od pierwszej chwili zwycięstw duńskich szli trop w trop za nimi, organizując od nowa podupadły handel bałtycki.[2] W zakresie tym nie stworzyli jednak nic nowego. W Szwecji i na wyspie Gotlandii napotkali oni na dawne organizacje kupieckie i urządzenia portowe, z którymi najpierw nawiązali stosunki, a które potem po swojemu dla swoich celów dostosowali i udoskonalili.[3] Kupców szwedzkich bili posiadaniem większych kapitałów oraz lepszymi możliwościami kupna i sprzedaży na rynkach zachodnio-europejskich. Główny ciężar handlu hanzeatyckiego leżał na rynkach zachodniej Europy. Tym się też tłumaczy wyjątkowe zupełnie zjawisko, że do opanowania gospodarczego całego zlewiska Bałtyku wystarczała jedna Lubeka. Kupcy niemieccy początkowo byli tylko „gośćmi" w ośrodkach handlowych bałtyckich, a dopiero później zaczęli się tutaj osiedlać na stałe, nie zrywając bynajmniej kontaktu z ojczyzną i swoją bazą wypadową — Lubeką.[4]

System handlowy Hanzy polegał na wyzysku i eksploatacji ludności tubylczej. Kolosalnej różnicy między ceną zakupu i sprzedaży hanzeaci zawdzięczają swoją zawrotną karierę gospodarczą. System ten w niczym nie różnił się od systemu stosowanego przez nowoczesne państwa kolonialne wobec ludności żółtej, czarnej i czerwonej. Ten rozdział dziejów Hanzy, niestety, jeszcze nie dostatecznie znany i opracowany. Nie dają też na tę sprawę odpowiedzi książki G ó r s k i e g o i K o n o p c z y ń s k i e g o.

---

[1] F. R ö r i g, Die Schlacht b. Bornhöved, Zeitsch. d. Ver. f. Lübeckisch. Geschichte 24 (1927), szkicuje dokładniej znaczenie bitwy pod Bornhöved i jej następstwa.

[2] Zob. tutaj H. W i t t e, Besiedlung d. Ostens u. Hanse, Pfingsblätter d. Hans. Geschichtsvereins t. 10 (1914), str. 35.

[3] G. M e w s, Gotlands Handel u. Verkehr b. z. Auftreten d. Hanse i. 12 Jahrhundert, Berlin 1937; H. S c h ü c k, op. cit.; jest to zagadnienie sporne między nauką niemiecką a skandynawską.

[4] Na istnienie dwu klas kupców hanzeatyckich: gości (frequentantes) i stałych (manentes) wskazał F. R ö r i g, Hansische Beiträge z. deutsch. Wirtschaftsgeschichte, Wrocław 1928, str. 217 i n.; por. też E. W e i n a u g e, Die deutsche Bevölkerung im mittelalterl. Stockholm, Lipsk 1942.

Rozwój Hanzy

Nie zamierzam tutaj dawać przeglądu dziejów Hanzy na Bałtyku. Czytelnik znajdzie je wszechstronnie ujęte w dwu wyżej wspomnianych pracach. Trzeba tylko utrwalić punkty zasadnicze. Sukcesy swoje żywioł niemiecki na Bałtyku zawdzięcza negatywnie: 1) osłabieniu gospodarczemu i politycznemu państw skandynawskich, 2) nie wystarczającej organizacji gospodarczej ludów siedzących na południowych i południowo-wschodnich wybrzeżach Bałtyku, 3) rozbiciu państwowemu Polski dzielnicowej, a pozytywnie 4) lepszej organizacji transportu i użyciu ładowniejszych statków (koggi), 5) przewadze kapitałowej, 6) łatwemu dostępowi do zachodnio-europejskich rynków zbytu, 7) bezwzględnej eksploatacji gospodarczej ludności tubylczej i celowemu utrzymywaniu jej na prymitywnym poziomie życia gospodarczego (często także i politycznego). Do momentów sprzyjających Hanzie zaliczyć należy i to, że ekspansji handlowej na morzu towarzyszyła ekspansja ludnościowa (kolonizacja) i polityczna na lądzie; owocem tej ostatniej było nasycenie miast elementem niemieckim, który podjął się roli pośrednika między ludnością rodzimą a hanzeatami, a następnie opanowanie polityczne szeregu terytoriów nadmorskich (Meklemburgia, Ziemia Lubuska, Prusy Wschodnie, Inflanty, jako główne bazy).[1] Podobna akcja politycznego opanowania terytorium skandynawskiego, mimo kilku chwilowo udanych prób, nie powiodła się i wskutek tego hanzeaci utrzymali się tylko na poziomie przedwstępnym, wyrażającym się w nasyceniu miast szwedzkich i norweskich elementem niemieckim.[2]

Napór niemiecki na Bałtyk nastąpił w drugiej połowie XII w., pierwsze triumfy święci on dopiero w XIII w., w stuleciu następnym hanzeaci opanowali gospodarczo całe zlewisko Bałtyku, a niewątpliwie dążyli także do hegemonii politycznej. Sami jednak nie umieli stworzyć organizacji, która by się podjęła realizacji tego zadania, natomiast panujące w krajach skandynawskich dynastie niemieckie, którym powierzano to zadanie, najczęściej nie umiały mu sprostać lub uginały się pod naporem żądań i interesów ludności rodzimej. Jest rzeczą niezaprzeczalną, że hanzeaci mieszali się w życie polityczne krajów, w których dominowali gospodarczo; Dania po nieszczęśliwych wojnach Waldemara Atterdaga w latach 1361—1370 znalazła się

---

1 Zob. tutaj uwagi L. Koczego, Polityka bałtycka Zakonu Krzyżackiego, Toruń 19396 o wzajemnym popieraniu się Hanzy i Zakonu Krzyżackiego.

2 Rolę polityczną Niemców w Skandynawii określa trafnie N. Ahnlund, Svenskt och tyskt i Stockholms äldre historia, (Svensk) Hist. Tidskrift 49 (19—29), str. 7 i n.

pod ich kuratelą; to samo działo się w Szwecji za Albrechta III meklemburskiego i w Norwegii. Otóż brak organizacji politycznej przy wygórowanych ambicjach politycznych Hanzy musiał w istniejących w XIV i XV w. warunkach doprowadzić do konfliktów.

Istotnie, bardzo rychło obudziła się reakcja wśród narodów nadbałtyckich, niemiłosiernie wyzyskiwanych przez Hanzę. Jeżeli więc głównym momentem dziejów Bałtyku w XIII—XV w. jest bezwzględna przewaga gospodarcza i polityczna, to głównym momentem dziejów państw nadbałtyckich w tym okresie jest opór i walka z Hanzą pod względem gospodarczym, a z niemczyzną w ogóle pod względem politycznym. Tło i poszczególne fazy tych zmagań opisują wyczerpująco książki Konopczyńskiego i Górskiego, ta ostatnia zwłaszcza odnośnie spraw polskich. Można więc tutaj krótko powiedzieć, że Krzyżacy byli pośrednio twórcami unii polsko-litewskiej (r. 1386), a hanzeaci twórcami Unii Kalmarskiej, obejmującej Danię, Szwecję i Norwegię (r. 1397). Jakkolwiek dzisiaj patrzylibyśmy na rezultaty tych unii, nie można zaprzeczyć, że przyczyniły się one walnie od rozbicia wpływów niemieckich w całym zlewisku Bałtyku. Wiek XV przyniósł Niemcom klęskę nie tylko w Polsce, ale również w Szwecji (u schyłku XV w.) i Norwegii, a potem również w Danii. W ślad za klęskami politycznymi poszła klęska największa, gospodarcza: w pierwszej połowie XVI w. upadła Hanza, prawie błyskawicznie.

Okres upadku Hanzy

Upadek Hanzy i powstanie nowych sił na Bałtyku stanowią niewątpliwie przełom, znamionujący rodzenie się nowego okresu. Ażeby zrozumieć te nowe siły, trzeba się zastanowić, co doprowadziło do upadku stare.

Przyczyny upadku Hanzy są żywo dyskutowane w nauce. Są historycy, którzy stwierdzają, że do upadku Hanzy przyczynił się brak politycznego poparcia ze strony dynastii niemieckich, a zwłaszcza Cesarstwa.[1] To jest oczywiste nieporozumienie. Historycy ci zapominają, że Hanza była przede wszystkim organizacją gospodarczą i handlową i jeżeli zdołała obyć się bez opieki politycznej przy swoim zawrotnym wzroście, to, rzecz prosta, nie była ona jej potrzebna do utrzymania się przy życiu. Historycy ci jednak nie mają na myśli celów gospodarczych, którym służyła Hanza, ale obchodzą ich głównie nie spełnione na-

[1] Zob. tutaj zwłaszcza D. Schäfer, Die Hanse, Bielefeld, Lipsk 1903; H. F. Zeck, Nordsee, Lipsk 1940 i inni.

dzieje i ambicje polityczne, które Hanza usiłowała realizować w basenie bałtyckim kosztem narodów tam zamieszkałych. Wskutek tego ruinę tych zamysłów identyfikują z ruiną samej Hanzy. Ponieważ jednak polityczne znaczenie Hanzy opierało się na podstawach gospodarczych, stworzonych przez nią nad Bałtykiem, wobec tego trzeba ustalić, jakie czynniki zniszczyły właśnie te podstawy gospodarcze i organizację handlową miast hanzeatyckich.

Ażeby odpowiedzieć na to pytanie, trzeba jeszcze raz przypomnieć, że dla miast hanzeatyckich Bałtyk i jego wybrzeża były tylko terenem eksploatacji gospodarczej, natomiast punkt ciężkości handlu spoczywał na rynkach zbytu w Anglii, Holandii, Flandrii, Francji i Hiszpanii lub Portugalii, a sporadycznie w basenie Morza Śródziemnego.[1] Ekspansja ta szła zarówno drogą morską jak i lądową (przez Frankfurt nad Menem). Mimo że Sund od XIII w. stał się normalnym szlakiem żeglarskim na Morze Północne, hanzeaci starali się cały transport kierować drogą lądową między Lubeką i Hamburgiem. Była to droga kosztowniejsza, ale przynosząca ogromne korzyści lubeczanom; koszty pokrywali: producent i konsument. Ten proceder był możliwy tak długo, dopóki hanzeaci panowali niepodzielnie na wodach Bałtyku. Stan ten jednak nie mógł trwać wiecznie.

Holendrzy na Bałtyku

Opór wyszedł nie ze strony producentów, którzy zbyt byli słabi i nie zorganizowani, by mogli się podjąć przeprowadzenia zmiany, ale ze strony kupujących: Holendrów i Flandryjczyków, do których niebawem dołączyli się Anglicy. Holendrzy, wykorzystując chwilowe trudności transportowe hanzeatów (okresy wojen, akcja korsarska Braci Witalijskich), weszli na Morze Bałtyckie, zrazu tylko w celu przewożenia zboża na swoje rynki, przy czym początkowo dokonywali tego za pośrednictwem kantoru w Brügge; następnie jednak rozszerzyli swoje zainteresowania na inne towary, zaczęli omijać kantory hanzeatyckie w swoich miastach i na domiar wchodzili w bezpośrednie stosunki handlowe z producentami, ofiarując im w zamian swoje artykuły przemysłowe (przede wszystkim sukno). Hanzeaci usiłowali walczyć z wpływami holenderskimi na morzu, zmuszając Holendrów do dokonywania transakcji za pośrednictwem kantorów Hanzy, ale nawiązanych już raz stosunków nie zdołali zerwać, ani przeszkodzić coraz bardziej postępującej emancypacji. Do postawy

1 W. Vogel, Kurze Geschichte d. Deutschen Hanse, Pfingsblätter etc. t. XI (1915), str. 46 i n.

Holendrów i Flandryjczyków przyczyniła się też w wybitnym stopniu postępująca unifikacja państwowa tych ziem, częściowo pod wpływem burgundzkim (od r. 1433), a z drugiej strony zarysowujący się w XV w. rozkład Hanzy na trzy wielkie środowiska: sasko-lubeckie, prusko-westfalskie i gotlandzko-liwońskie, które siłą rzeczy zaczęły ze sobą konkurować i nawet w zasadniczej sprawie stosunku do żeglugi holenderskiej nie mogły uzgodnić swego stanowiska. Wschodnio-bałtyccy hanzeaci woleli utrzymać stosunki handlowe z Zachodem bez pośrednictwa Lubeki i Hamburga; wyzwalały się też spod wpływów metropolii Gdańsk i jego zaplecze. U schyłku XV w. Holendrzy wymusili na Hanzie zwolnienie ich eksportu od prawa składu w Brügge; wreszcie przenieśli punkty handlu do Antwerpii i Amsterdamu.

W ślad za Holendrami na Morze Bałtyckie przeniknęli też kupcy angielscy, zrzeszeni na wzór „hanzy" kupców niemieckich w towarzystwo „kupców-śmiałków: *merchant-adventurers*". Kupcy ci trudnili się głównie eksportem sukna. W połowie XV w. umieścili się oni w Antwerpii, a sto lat później już w sercu Hanzy — w Hamburgu; w międzyczasie przedstawiciele ich pojawili się w wszystkich portach nadbałtyckich, zawiązując stosunki handlowe poza plecami hanzeatów. W jeszcze większym stopniu swoje stosunki rozwinęli Holendrzy, zwłaszcza w Liwonii i Estonii, gdzie weszli w bezpośredni kontakt z producentem rosyjskim. W r. 1497 przeszło przez Sund ok. 560 statków holenderskich, w r. 1539 już ok. 1000, a kilkanaście lat potem ilość wzrosła do 3000 jednostek.

Ogólne przyczyny upadku Hanzy

To czysto zewnętrznie uwidocznione tu przegrupowanie sił miało jednak swoje głębsze powody, które wyszły na dobre narodom zachodniej Europy, a na złe Hanzie. Z jednej strony wskutek odkryć geograficznych odsłoniły się nowe możliwości gospodarcze i nowe szlaki handlowe, z których Holendrzy, jak i Anglicy, w wybitnym stopniu zaczęli korzystać. Z drugiej strony Morze Śródziemne wskutek postępów tureckich stało się morzem martwym również gospodarczo, co spowodowało silniejszy napór miast zachodnio-europejskich na Bałtyk, którego kraje okolne stały się głównym spichrzem zbożowym Europy. Ponieważ równocześnie wygasł handel czarnomorski, tendencje handlowe Europy zachodniej i wschodniej wybiegały naprzeciw siebie. Obu partnerom zależało na tym, by z tych wzajemnych stosunków wykluczyć kosztownego pośrednika.

Wiemy, że Hanza usiłowała się bronić, wywołała wojny, wysilała cały swój kunszt dyplomatyczny, by odwrócić niekorzystną dla siebie sytuację. Holendrzy w porozumieniu z Danią, a niebawem także ze Szwecją, rozbili te zakusy; co więcej, wskutek szczęśliwego zbiegu okoliczności podcięli także byt gospodarczy Hanzy przez przejęcie obrotu śledziami. Dotąd monopol w tym zakresie posiadali również hanzeaci: wykupywali oni cały połów śledzi, dokonywany u wybrzeży Skanii, następnie suszyli je i tym towarem zasypywali Europę. Tymczasem koło r. 1500 Holender Benkelson wynalazł sposób solenia śledzia, który w tej postaci okazał się lepszy, niż suszony; pół wieku później ławice śledzi przesunęły się od wybrzeży Skanii na Morze Północne, na wody będące domeną wpływów holenderskich.

Zbierając więc ogólnie wszystkie przyczyny, które sprowadziły upadek Hanzy, możemy stwierdzić, że przyczyną główną był jednostronny charakter potęgi gospodarczej Hanzy, oparty jedynie na roli pośrednika, przyczyną dalszą był przerost ambicji politycznych, który skierował przeciw hanzeatom wszystkie państwa narodowe w zlewisku Bałtyku, co siłą rzeczy musiało się także odbić na ich przywilejach gospodarczych. Z przyczyn szczegółowych wymienimy: 1. rozbicie monopolu transportowego (eksport i import) Hanzy przez Holendrów i Anglików, dążących do zwiększenia ładowności statków i pełnego wykorzystania drogi morskiej przez Sund, a tym samym potanienia transportu, 2. ulepszenie konserwacji śledzia przez solenie, zamiast dotychczasowego suszenia i wydarcie jego sprzedaży na rynkach europejskich Hanzie, 3. przełamanie prawa składu w kantorach flandryjskich i przesunięcie ośrodków handlowych z Brügge do Antwerpii i Amsterdamu, a najważniejsze, 4. zmiana ogólnego systemu gospodarki europejskiej, opartego o dwa morza: Śródziemne i Bałtyckie, na ogólnoświatowy, oparty o oceany. Wzmożenie więc ekspansji gospodarczej miast zachodnio-europejskich na Bałtyk oraz ogromna przewaga kapitałów zdecydowały o załamaniu się Hanzy, bazującej swoją działalność na zacofaniu gospodarczym krajów nadbałtyckich. Połowę XVI w. możemy uważać za kres wpływów Hanzy na Morzu Bałtyckim.[1]

1 Tak też W. Vogel, op. cit.; do całości zob. jeszcze P. Simson, Die Organisation d. Hanse in ihrem letzten Jahrhundert, Hans. Gesch. bll. 13 (1907), str. 207 i n. oraz P. Johansen, Die Bedeutung d. Hanse fur Livland, tamże 65/66 (1940/41), str. 1 i n.

Okres równowagi na Bałtyku — przewagi gospodarczej Zachodu

Dalsze dzieje Bałtyku Lhéritier kształtuje pod znakiem przewagi Polski, a Konopczyński — Danii. Stanowisko pierwsze wydaje się nie uzadnione, gdyż udział Polski w kształtowaniu losów tego morza był bardzo znikomy, ale i drugie napotyka na trudności. Na czymże bowiem opiera się ta przewaga Danii nad innymi państwami?

Po prostu na tym, że Duńczyk, wiążąc się sojuszem z coraz to nowym sprzymierzeńcem, zasiadł nad Sundem, głównym już teraz szlakiem handlowym między krajami nadbałtyckimi a Zachodem, i okładał wysokim cłem przepływające tędy statki. Pomyślne sytuacje polityczne i zakorzenione zwyczaje prawne pozwoliły mu uprawiać ten proceder aż do r. 1857, mimo że w XVIII i XIX w. duńskie *„dominium maris Baltici"* już od dawna leżało w grobie. Realnej potęgi na Bałtyku Duńczycy nigdy nie posiadali.

Z punktu widzenia politycznego wydaje się więc, że w w. XVI żadnemu z państw nadbałtyckich nie można przyznać jakiejś widocznej hegemonii (nie biorąc pod uwagę nie uzasadnionych i nie uznawanych zresztą pretensyj);natomiast zupełnie jasne jest, że przewaga gospodarcza znajdowała się w ręku Holendrów, którym dzielnie sekundowali przez cały XVI i XVII wiek Anglicy, a częściowo także Francuzi.[1] To przeniesienie punktu ciężkości gospodarki na wodach Bałtyku poza Bałtyk można nawet uważać za najcharakterystycznieszą cechę, odróżniającą dzieje Bałtyku w średniowieczu od dziejów jego w czasach nowożytnych. W średniowieczu rynki zbytu leżały poza Bałtykiem, natomiast ekspozytury tego handlu w postaci Hanzy skupiały się jednak głównie na Bałtyku. Teraz sytuacja ta ulega całkowitej zmianie; nie tylko rynki zbytu, ale ośrodek dyspozycyny wyszedł poza Morze Bałtyckie.

Rola Szwecji w XVII w.

W w. XVI zarysowała się możliwość przywrócenia Bałtykowi poprzedniego charakteru. Na drodze do realizacji tego stanu rzeczy znajdowała się Szwecja.[2] W przeciwieństwie do Danii, której potęga militarna i morska była zupełnie problematyczna

[1] Bliższe szczegóły w pracach Konopczyńskiego i Górskiego.
[2] Na pocz. XVII w. kładzie też przewagę Szwecji M. Lheritier, op. cit.

w porównaniu z flotami zachodnimi, Szwecja rozbudowywała swoją potęgę lądową, i trzeba tutaj od razu powiedzieć, że była to jedyna droga, na której odbudowa przewagi jednego z państw nadbałtyckich miała szanse przeciwstawienia się mocarstwom zachodnim. Szwecja panowała nad Finlandią, w r. 1561 zagarnęła część Estonii, w r. 1618 pokojem w Stołbowie odepchnęła Moskwę od morza i przejęła kontrolę nad całym eksportem moskiewskim, w r. 1621 zawładnęła Rygą, a niebawem resztą Inflant; pokój altmarski (r. 1629) oddał pod jej władanie celne porty pruskie Rzeczypospolitej, a interwencja Gustawa Adolfa w wojnie trzydziestoletniej wydała w jego ręce Pomorze Zachodnie i Meklemburgię. Znacznie trafniej więc będzie położyć początek szwedzkiego „*dominium maris Baltici*" na początek XVII w. i zamknąć go dopiero pokojem w Nystadt (r. 1721), który pogrzebał szwedzkie sny o potędze. Wprawdzie po bohaterskiej śmierci Gustawa Adolfa pod Lützen (r. 1632) nie wszystkie nabytki terytorialne udało się utrzymać, niemniej jednak to, co pozostało Szwecji w pokoju w Brömsebro (r. 1648), mogło stanowić solidną podstawę do rozszerzania hegemonii — jeśli by starczyło sił. W ciągu półwiekowej rozgrywki, zaakcentowanej dwukrotnie — raz wystąpieniem Karola Gustawa (1655—1660), a drugi raz najniefortunniej za Karola XII w czasie wojny północnej (1700—1721), okazało się, że sił tych nie starczyło, ani militarnie ani ekonomicznie. Zamiast dojść do roli mocarstwa, zeszła Szwecja do roli najemnika Francji. Szwecja okazała się również niezdolna do zorganizowania gospodarki nadbałtyckiej, a jedyną formą panowania jej nad morzem była eksploatacja ceł i uprzywilejowanie własne w cudzych portach. Cały ciężar gospodarki leżał nadal poza Bałtykiem, toteż i zasadnicze zyski z niej odpływały za morze, pogarszając coraz bardziej sytuację ekonomiczną krajów nadbałtyckich.

W każdym razie, oceniając ogólnie ten okres dziejów Bałtyku, należy jednak pamiętać, że właśnie w trakcie postępów szwedzkich nad Bałtykiem „Hugo Grotius uznał dopuszczalność wyjątku z ogólnej doktryny o wolności mórz w tym wypadku, jeżeli jedno państwo opasało prawie cały obszar morski swymi posiadłościami".[1] Prof. Konopczyński słusznie odnosi tę aluzję uczonego prawnika holenderskiego do Szwecji, gdyż jedynie Szwecja, a nie Dania, wydawała się dość silna, by przeforsować ten program na wodach Bałtyku.

---

[1] W. Konopczyński, op. cit., str. 102.

Zmierzch znaczenia Bałtyku — Rosja i Niemcy

Zniknięcie potęgi szwedzkiej z Bałtyku stworzyło na jego wodach stan chwilowego bezkrólewia. Co prawda, nie ulegała nadal wątpliwości przewaga ekonomiczna eksploatatorów zachodnich, których olbrzymie floty nawiedzają porty bałtyckie, natomiast niepewne było, kto obejmie spadek polityczny. Prof. Konopczyński stwierdza zmierzch polskiej polityki bałtyckiej już u schyłku XVII w.[1]; w XVIII w. zamrze ona zupełnie. Brak jej też było Prusom, choć miały one dość znaczny szmat wybrzeża; Dania, siłą inercji tkwiąca nad wybrzeżem, nie miała również żadnego programu odrodzenia swej potęgi, wracając choćby do tradycji z XVI stulecia.[2] W tych warunkach inicjatywę chwycił w swe ręce Piotr Wielki (1696—1725), który prawie z niczego stworzył port i flotę w Zatoce Fińskiej, a pod koniec swego życia rozszerzył panowanie rosyjskie na port w Rydze. Położenie geopolityczne Rosji w stosunku do całości Bałtyku było zbyt niekorzystne, by mogła ona tu odegrać trwałą rolę. Jeżeli jednak mimo to mówi się o półtorawiekowej hegemonii tego państwa na Bałtyku, to przewaga ta polegała na autorytecie Rosji jako pogromczyni Szwecji i, niebawem, wskutek rozbiorów Polski, na niezaprzeczalnej potędze lądowej; *dominium maris* we właściwym tego słowa znaczeniu nie odgrywało tu prawie żadnej roli.[3]

Skutkiem tego tak łatwo ta hegemonia w zachodniej części Bałtyku przeszła w ręce Niemiec, zwłaszcza od chwili wybudowania Kanału Kilońskiego (r. 1895) i zniszczenia floty rosyjskiej (bałtyckiej) w bitwie pod Cuszimą (r. 1905). Oceniając jednak zadania niemieckiej potęgi morskiej, prof. Konopczyński słusznie stwierdza, że celem jej „nie było *dominum maris Baltici*. Wilhelm i Tirpitz mieli wzrok utkwiony w W. Brytanię, jej kolonie spędzały im sen z powiek.“ [4]

Rozpatrując więc zagadnienie przewagi każdego z tych państw nad Bałtykiem, trudno brać pod uwagę kryteria morskie; o przewadze tej decydowały siły lądowe, a w tym wypadku trudno mówić o jakiejkolwiek hegemonii niemieckiej, skoro dwukrotnie usiłowania niemieckie powalenia Rosji na lądzie

---

1 op. cit., str. 123.

2 O istnieniu pewnych planów odrodzenia stanowiska Danii na Bałtyku wspomina Konopczyński, op. cit., str. 126.

3 Stwierdza to W. Konopczyński, op. cit., str. 132, 146—47; co się tyczy roli Prus na Bałtyku zob. H. Szymański, Brandenburg-Preussen zur See 1605—1815, Lipsk (1939); trafną charakterystykę polityki morskiej Prus daje Konopczyński, op. cit., str. 148—49.

4 op. cit., str. 180.

spełzły na niczym. Jeżeli patrzymy na konflikt niemiecko-rosyjski z szerszej niż dzieje Bałtyku perspektywy, to łatwo zobaczymy, że ścieranie się obopólnych ich interesów na morzu — w konflikcie tym odgrywa podrzędną rolę. Od chwili rozbicia monopolu hanzeatyckiego przez żeglugę holenderską i następnie zahamowania monopolu żeglugi holenderskiej najpierw przez angielską, a potem zwolna przez odrodzone floty krajów nadbałtyckich, interesy ekonomiczne każdego z tych krajów zostały zabezpieczone ogólnymi prawami konkurencji. Jeżeli więc cokolwiek wzbudza naszą uwagę w okresie od r. 1721 aż po czasy najnowsze, to jest to kwestia ekonomicznego dźwigania się krajów nadbałtyckich w zależności od Bałtyku, kwestia rozbudowania flot narodowych i ich udziału w gospodarce poszczególnych krajów oraz kwestia wywalczania sobie prawa udziału w handlu międzynarodowym, wreszcie kwestia równowagi sił.

Otóż pierwszym takim momentem zasługującym na uwagę są dzieje walki o wolność od ceł w Sundzie. Perypetie tego zagadnienia wskazują, że Dania przez długi czas korzystała ze swojego kluczowego położenia we wrotach Bałtyku i zagarniała olbrzymie zyski. Wprawdzie klauzule układów z Odense (r. 1560), Christianopel (r. 1645), Kopenhagi (r. 1701) i Frederiksborga (r. 1720) krępowały ją rozmaitymi ulgami, to jednak w zasadzie cło to utrzymało się aż do r. 1857, kiedy za ryczałtowe odszkodowanie zlikwidowano cło sundzkie ostatecznie. Momenty następne są bardziej skomplikowane i krótkie zreasumowanie napotyka na duże trudności. W każdym razie w Polsce wartość morza oceniono dopiero po zaborach pruskich, kiedy została ona odcięta od portów w Gdańsku i Elblągu i kiedy ogromne sumy talarów z cła wiślanego popłynęły do kieszeni Fryderyków i Wilhelmów. Polska również była nieobecna na morzu, gdy rozbudowywano floty narodowe krajów nadbałtyckich i kładziono pod nie przemysłowe podstawy w postaci stoczni i urządzeń portowych. Polska porozbiorowa nie miała się zresztą od kogo uczyć w tej sprawie, gdyż i Rosja carska zaniedbywała tę dziedzinę swojej gospodarki, a Prusy bardzo późno przystąpiły do realizacji swego programu, centrum tego budownictwa i całej polityki morskiej przenosząc na Morze Północne.

Dużym osiągnięciem polityki rosyjskiej było jednak dążenie do równowagi sił politycznych na Morzu Bałtyckim[1] częś-

[1] Plany te wychodziły zarówno od mocarstw zachodnich, którym zależało na utrzymaniu równowagi sił, jak i od Rosji, która nie chciała dopuścić państw zachodnich na Bałtyk; jeden z takich planów omawia O. Brandt, Caspar Saldern und die nordeuropaische Politik im Zeitalter Katharinas II, Erlangen, Kiel 1932; wyniki tej pracy poddał ostrej krytyce W. Konopczyński w Kwart. historycznym.

ciowo przez hamowanie ambicji pruskich, częściowo zaś przez neutralizowanie punktów zapalnych (Wyspy Alandzkie); z drugiej strony dopuszczenie Fryderyka II do portów w Gdańsku i Elblągu i nadanie Prusom charakteru państwa terytorialnie zwartego kosztem ziem rdzennie polskich, jak słusznie podnosi Konopczyński, były nie tylko zwichnięciem równowagi sił nad Bałtykiem, ale ułatwiły Prusom penetrację gospodarczą i kulturalną w prowincjach bałtyckich (Inflanty, Estonia, Litwa).

Neutralizacja Bałtyku: gospodarcza i polityczna

Przypatrując się Bałtykowi z punktu widzenia układu stosunków międzynarodowych, trzeba stwierdzić, że wskutek ogólnych przemian gospodarczych na świecie (angielski imperializm kolonialny) tracił on coraz bardziej na znaczeniu; nawet eksport zboża przestał odgrywać poważniejszą rolę na rynkach światowych.[1] Ponawiają się natomiast próby interwencji militarnej z zewnątrz, wyrażane demonstracjami flot angielskiej (najgłośniejsze w r. 1727, 1801 i 1807) i francuskiej, lub interwencji polityczno-gospodarczych, które były na porządku dziennym. Państwa nadbałtyckie pod przewodem Rosji usiłowały się bronić przed aktami samowoli, objawiającymi się w przeszukiwaniu statków podejrzanych o kontrabandę wojenną. W r. 1780 Katarzyna II sformułowała kilka ogólnych zasad neutralnej żeglugi i handlu[2] i które potem zostały w nieco innym kontekście przejęte do konwencji rosyjsko-duńskiej z 19 (8). XI. 1782. Stwierdzają one, że: 1. okręty państw neutralnych mogą żeglować swobodnie od portu do portu i poruszać się na wybrzeżach stron prowadzących wojnę; 2. majątek poddanych mocarstw prowadzących wojnę jest wolny od konfiskaty na statkach neutralnych; 3. portem zablokowanym jest tylko taki, do którego wejście połączone jest z niebezpieczeństwem wskutek bliskości floty jednej ze stron wojujących; 4. powyższe zasady będą stosowane przy osądzaniu legalności konfiskaty, a sam sąd odbędzie się szybko i zapewni się odszkodowanie w razie konfiskaty niesłusznej.[3] Powyższe zasady po dodatkowych wyjaśnieniach ze strony Rosji zostały zaakceptowane przez państwa nadbałtyckie (Polska już się do nich nie zaliczała), które zobowiązały się ich bronić siłą zbrojną; słuszność tych zasad została także uznana m. in. przez

---

1 Zob. tutaj K. Górski, op. cit., str. 187 i n.
2 W. Konopczyński, op. cit. str. 155.
3 Ściągam treść obu konwencji razem; zob. G. F. Martens, Receuil de traites, t. III, Getynga 1818, str. 159 i 474—75.

Anglię, Francję, Hiszpanię i Holandię. Mimo że nie raz jeszcze je gwałcono, zwłaszcza w okresie blokady kontynentalnej za wojen napoleońskich, w zasadzie służyły one interesom państw neutralnych.

Idee prawne powyżej scharakteryzowane mają charakter szerszy; za neutralizacją statków ukrywa się dążność do zneutralizowania Bałtyku w ogóle. Bezpowrotnie minęły te czasy, gdy floty państw bałtyckich były jednym ze współczynników kształtowania się sytuacji na morzach; obecnie chodziło już tylko o wykluczenie wód Bałtyku i jego portów od rozgrywek mocarstw pozabałtyckich. W w. XVIII i XIX Bałtyk stał się zatoką Atlantyku, w której szukało się schronienia w okresie burzy, a państwa nadbałtyckie, rezygnując z laurów morskich, wolały bazować swoją potęgę na armiach lądowych.

Z powyższego przeglądu widzimy, że główne momenty dziejów Bałtyku stanowią zarazem dobrą podstawę do sprecyzowania poszczególnych okresów dziejów Bałtyku. Rysują się nam one w sposób następujący:

Konkluzje

Bałtyk przeżywa dwa zasadnicze okresy swoich dziejów: średniowieczny i nowożytny. Najnowszy się dopiero tworzy. W okresie pierwszym jest on całością geograficzną i polityczną, której główny ton nadają wystąpienia wikingów, będących zarazem kupcami i korsarzami, oraz hanzeatów; ze względu na dominujący wpływ czynnika miejscowego na kształtowanie się sytuacji zarówno na morzu jak i w państwach pobrzeżnych, można uważać w tym czasie Bałtyk za morze zamknięte *(mare clausum)*; obcy mają doń wstęp utrudniony, a jeśli się na nie przedostają, podlegają przepisom ustanowionym przez jego „panów naturalnych". Razem z upadkiem Hanzy w pierwszej połowie XVI w. Morze Bałtyckie staje się morzem otwartym *(mare liberum)*, a gospodarczo zostaje włączone w krąg interesów środowisk handlowych zachodnio-europejskich, które narzucają mu swoją koncepcję gospodarczą i dyktują swoje warunki ekonomiczne. Próby przywrócenia sytuacji z okresu średniowiecza (np. ze strony Szwecji) spełzają na niczym. Przewaga na morzu staje się zależna od potęgi lądowej; mocarstwa zainteresowane w utrzymaniu tej przewagi (Rosja) dążą do „neutralizacji" Bałtyku.

W obrębie tych dwu całości da się przeprowadzić podział ściślejszy. Okres pierwszy (w. VI—VII) stoi pod znakiem wpływów handlowych F r y z ó w, którzy zapośredniczają stosunki

wymienne między basenami dwu mórz. Działalność ich przygotowuje ludy skandynawskie do wypełnienia swej roli w okresie następnym (wikingowie, IX — poł. XI w.), któremu towarzyszy długotrwały rozkład handlu i ekspansji gospodarczej na Bałtyku; występują tu wówczas ludy słowiańskie i bałtyjskie, które dotąd nie miały możności zaznaczyć się w dziejach Bałtyku. Czas ich działania jest krótki, a dzielą go one ze Skandynawami, którzy starają się podtrzymać swe stosunki z Rusią, ale bez większego skutku. Jest to typowy okres przejściowy (XI—XII w.). Dopiero w XIII w. przesunięcia terytorialne w Meklemburgii otwierają dostęp do morza żywiołom kupieckim Niemiec, które bardzo rychło opanowują gospodarczo i organizacyjnie cały Bałtyk, otwierając w jego dziejach okres hanzeatycki (XIII — poł. XV w.), długotrwały, ale od drugiej połowy XIX w. zaznaczony walkami politycznymi ze strony państw nadbałtyckich, dążących do strząśnięcia przewagi niemczyzny.

Z upadkiem Hanzy żadne z państw nadbałtyckich nie jest zdolne narzucić sąsiadom swego *dominium maris Baltici*, tak że wiek XVI możemy uważać za okres przejściowy, okres równowagi politycznej, na którego tle w w. XVII zarysuje się cień hegemonii szwedzkiej. Hegemonia ta, oparta na potędze lądowej, nie zdołała opanować całości Morza Bałtyckiego, a z powodu wyraźnej słabości ekonomicznej państw nadbałtyckich całe zlewisko Bałtyku znajduje się pod coraz silnymi wpływami zachodniej Europy. Po rozbiciu potęgi lądowej Szwecji pozycję jej zajmuje Rosja, która z małą przerwą w latach 1890—1918 po dziś dzień ją zachowuje. Hegemonia ta jednak nosi cechy potęgi lądowej, a dopiero w ostatnich czasach zaczyna nabierać akcentów morskich.

(c. d. n.)

MARCIN DRAGAN

ARCHIWUM PAŃSTWOWE W GDAŃSKU DAWNIEJ A DZISIAJ

(Z powodu otwarcia Archiwum w dniu 18. X. 1947 r.).

Fakt powołania do życia w Gdańsku Archiwum Państwowego, jako polskiego urzędu i polskiej instytucji naukowej, pociąga za sobą potrzebę rozważenia znaczenia tego wydarzenia a w szczególności potrzebę zestawienia roli, jaką ten bogaty arsenał gdańskich urzędowych materiałów archiwalnych i zarazem źródeł historycznych odgrywał w przeszłości a jaką winien odgrywać w przyszłości.

W Gdańsku, który od końca X-go wieku swój historyczny żywot liczy i przez większą część swego historycznego rozwoju związany był ściśle z Polską, z jej naturalnych bogactw żył i potężniał, dopiero dzisiaj, na gruzach ambitnej wielkości państwa prusko-niemieckiego, buduje się życie państwowe polskie w pełnym tego słowa znaczeniu. Jako jedno z ogniw tej polskiej państwowej organizacji w Gdańsku zaczyna swą pracę Archiwum Państwowe, jako zbiornica dokumentów życia bieżącego i dokumentów prawdy dziejowej. Archiwum Państwowe w Gdańsku powstaje na gruncie mocnych tradycyj polskich, które znalazły odbicie w naturze i treści materiałów dokumentarnych, dotyczących samego Gdańska i ziem pomorskich. Nie łatwo było politykującym uczonym niemieckim wyłowić ze skarbów archiwalnych gdańskich argumenty źródłowe, stwierdzające zdecydowaną niemieckość dawnego życia gdańskiego i przymorza wiślanego oraz potwierdzające podkreślaną z uporem tezę niemiecką o suwerenności politycznej dawnego Gdańska.

Polska, jako najbardziej historycznie prawowita spadkobierczyni polskiej przeszłości Gdańska, bez trudności potrafi związać swe prawa do posiadania Gdańska i Pomorza z wymową i treścią dokumentów, które w obfitej ilości pozostawił i Gdańsk dawny i Prusy Królewskie.

Archiwum Państwowe w Gdańsku opiera się, gdy chodzi o jego majątek akt, o zbiory, które narastały przez szereg stuleci od XII-go począwszy tak w samym Gdańsku, jak na całym obszarze przymorskim, związanym z losami dawnej Polski. Tak się już złożyło w toku dziejów nadbałtyckiej Europy, a z nią Polski i Gdańska, że Gdańsk w sposób szczególny rozwinął się do stanowiska prawie samodzielnego organizmu gospodarczego a częściowo i politycznego, z zastrzeżeniem co najmniej zwierzchniczej władzy królów Polski, że nawiązał kontakty żywe z większością państw Europy, że z racji swej potęgi materialnej odgrywał rolę kierującą wśród stanów Prus Królewskich w ramach państwa polskiego.

Dlatego to w materiale archiwalnym, gromadzonym skrzętnie przez sam Gdańsk, zwarta jest bogata treść źródłowa, która nie tylko obrazuje dzieje Gdańska ale także i Polski, widzianej oczyma gdańskich kupców i gdańskich dyplomatów, jednocześnie zaś ilustruje krzywą polityczną, znaczącą dzieje stosunku Polski do morza i ziem przybałtyckich włącznie z nienaturalnie rozrośniętym organizmem polityczno-gospodarczym samego Gdańska.

Król. pruskie archiwum w Gdańsku; jego zasoby i cele pracy

Dzisiejsze Państwowe Archiwum w Gdańsku powstało na gruzach poprzednika, którym było królewsko-pruskie archiwum państwowe w Gdańsku *(Das Königliche Staatsarchiv zu Danzig)* założone w r. 1903. Do tego roku istniało w Gdańsku jedynie bogate archiwum miejskie *(Stadtarchiv)*, posiadające nieodpowiednie pomieszczenie w ratuszu prawomiejskim. Królewskie archiwum w Gdańsku przejęło, jako wchodzące do jego zakresu działalności, terytorium b. prowincji zachodnio-pruskiej, po wydzieleniu jej z pierwotnej wspólnoty administracyjnej z prowincją wschodnio-pruską, datującej się od roku 1823. Do roku 1903 cały teren zachodnio- i wschodnio-pruski wchodził w zakres archiwum państwowego w Królewcu. Tam też znalazły się z biegiem czasu szczątkowo zachowane zespoły akt polskich sądów w Prusiech Królewskich, po opieczętowaniu ich przez komisarzy pruskich po pierwszym rozbiorze Polski w r. 1772.

Fundamentalną podstawą majątku pierwotnego królewsko-pruskiego archiwum gdańskiego, w momencie jego założenia w r. 1903, było całe dawne archiwum miasta Gdańska, które jeszcze w r. 1899, na podstawie specjalnej umowy, zawartej między rządem pruskim a miastem Gdańskiem, reprezentowanym przez nadburmistrza Delbrücka (późniejszego nadprezydenta rejencji gdańskiej), zostało przekazane do mającego powstać archiwum państwowego w Gdańsku.

Na ogólny początkowy stan posiadania król. archiwum gdańskiego złożyły się więc:

a) całe archiwum dawne miasta Gdańska;
b) przekazane z archiwum królewieckiego akta powstałe w urzędach terenu zachodnio-pruskiego, wśród nich akta i księgi komturstw zachodnio-pruskich i skąpe ilości zachowanych polskich akt sądów grodzkich i ziemskich, akta władz pruskich z lat 1823 — 1903, odnoszących się do terenu i spraw zach.-pruskich; akta i dokumenty klasztorów, wsi, majątków ziemskich i szczątki pozostałe z archiwów książąt wschodniego Pomorza.

Pozostały w Królewcu niepodzielne akta generalne, odnoszące się do obu prowincyj zach. i wschodnio-pruskiej; z tej też racji pozostawiono w Królewcu m. in. całe centralne archiwum krzyżackie, wyrosłe w Malborku a potem kontynuowane w Królewcu.

Za przykładem Gdańska złożyły z biegiem czasu w nowopowstałym gdańskim archiwum królewskim cenne archiwalia niemal wszystkie miasta prowincji zach.-pruskiej z wyjątkiem trzech miast: Elbląga, Grudziądza i Torunia. Przy okazji akcji gromadzenia w Gdańsku archiwaliów miejskich i prywatnych okazało się, że wielkie ilości bardzo wartościowych zbiorów uległy zniszczeniu z powodu braku odpowiedniego pomieszczenia i fachowej opieki; wiele najcenniejszych

akt i ksiąg przeszło w ręce prywatne, żeby wspomnieć choćby księgi ławnicze kościerskie z XVI — XVIII wieku, które dostały się drogą sprzedaży do zbiorów Zakładu Ossolińskich we Lwowie i tam pozostały.

Dla orientacji, jakie od początków istnienia archiwum prusko-królewskiego w Gdańsku było pojmowanie przez czynniki miarodajne celu, któremu miała ta instytucja służyć, warto przytoczyć słowa nadprezydenta Delbrücka, wypowiedziane na otwarciu pierwszej propagandowej wystawy archiwaliów gdańskich dnia 14. II. 1903 r., urządzonej w nowo wybudowanym gmachu archiwum gdańskiego. Powiedział wówczas Delbrück, że archiwum gdańskie ma zadanie być ośrodkiem pracy historyczno-badawczej dla prowincji zachodnio-pruskiej i winno pokoleniu obecnie żyjącemu z faktów przeszłości utrwalać w świadomości prawdę, że Prusy Zachodnie są krajem niemieckim a utrzymanie tej niemieckości jest najprzedniejszym jego obowiązkiem.[1]

Takie oto było właściwe chrzestne imię powstałego w roku 1903 archiwum królewsko-pruskiego w Gdańsku.

Niemieccy i polscy badacze w archiwum.

Trzeba przyznać, że niemieccy pracownicy gdańskiego *Staatsarchiv-u* spełniali w ciągu 36-ciu lat pracy do roku 1939 sumiennie zadanie sformułowane u jego kolebki przez Delbrücka. Bieg wypadków wojenno-politycznych współczesnych narodzinom i rozwojowi gdańskiego *Staatsarchiv-u* i treść materiałów archiwalnych w nim zgromadzonych, to były dwie kategorie przyczyn, które zarówno niemieckich jak polskich badaczy skierowywały do rozważania problemów niemiecko-polskich, gdańsko-polskich i bałtyckich. Gdańskie archiwum stało się ze strony niemieckiej kuźnią prac, zmierzających do pomniejszenia udziału Polski w budowie życia politycznego i kulturalnego Gdańska i Pomorza u ujścia Wisły, do udowodnienia luźnego stosunku prawno-politycznego Gdańska do Polski w dobie nowożytnej i opozycyjnego ustosunkowania się Prus Królewskich do Polskich tendencyj unifikacyjnych. Nauka zaś polska z trudnością dotrzymywała kroku badaniom i pracom niemieckim, nie mając, zwłaszcza po odejściu z Gdańska dra M. Bära, pierwszego dyrektora archiwum (do r. 1912), potrzebnej swobody w wykorzystywaniu gdańskich materiałów archiwalnych. Dyrektorzy gdańskiego „*Staatsarchiv-u*“ po r. 1912 (Warschauer, Kaufmann, Recke, Wendland) reprezentowali niemal w zupełności kierunek pracy historycznej wyraźnie nieprzychylny Polsce, zwłaszcza w zakresie jej uprawnień w Gdańsku i na Pomorzu, uzyskanych w następstwie klęski Niemiec w pierwszej wojnie światowej. W gdańskim archiwum skoncentrowała się w okresie powersalskim bardzo żywa praca historyczna, obliczona w dużej mierze na potrzeby niemieckiej polityki rewizjonistycznej w oparciu o istniejące w Gdańsku od r. 1879 Towarzystwo Historyczne Zachodnio - Pruskie *(Westpreussischer Geschichtsverein)*, które pozostawiło po sobie liczne wydawnictwa periodyczne, monograficzne i publikacje źródeł dziejowych dla terenu Prus Za-

[1] M. Bär: „Das K. Staatsarchiv zu Danzig, seine Begründung, seine Einrichtungen u. seine Bestande“, str. 34.

chodnich, opracowane w przeważnej części pod patronatem *Staatsarchiv-u* i w dużym procencie przez jego pracowników naukowych, ręka w rękę z pracownikami gdańskiej *Stadtbibliothek* Opierając się na będących w naszych rękach szczątkach registratury b. gdańskiego państwowego archiwum królewskiego (od r. 1920 archiwum państwowe W. Miasta Gdańska) możemy stwierdzić, że w okresie czasu od r. 1903 do roku 1939 około 150 polskich uczonych czyniło poszukiwania archiwalne w Gdańsku. W korespondencji, pochodzącej od starszych polskich badaczy, którzy otrzymali z Gdańska materiały archiwalne lub zasiadali w pracowni naukowej *Staatsarchiv-u* w Gdańsku po roku 1903, znajdujemy m. in. nazwiska takie jak: ks. P. Czaplewski, A. Czołowski, Br. Dembiński, L. Finkel, M. Gumowski, St. Kętrzyński, L. Kolankowski, Wł. Konopczyński, St. Kutrzeba, ks. Kujot, ks. Kantak, St. Krzyżanowski, J. Muczkowski, J. Paczkowski, Fr. Papee, A. Szelągowski, W. Sobieski; z młodszych nieco: St. Bodniak, Karol Górski, Wł. Czapliński, Ł. Kurdybacha, ks. A. Liedke, K. Lepszy, M. Pelczar, K. Piwarski, J. Pelc, Wł. Pniewski, H. Piskorska, A. Wodziński, J. Woliński i in.

Poszukiwąnia polskie obracały się prawie wyłącznie w zespołach archiwum dawnego miasta Gdańska (sygn. 300); najwięcej zaś wykorzystywano następujące działy:

1. Acta Internuntorium Civitatis Gedanensis" (300,9);
2. „Missiva" (300,27);
3. „Handel" (300,24);
4. „Hansa" (300,28);
5. dział dokumentów i listów do r. 1525 (300 D);
6. korespondencja zagraniczna Gdańska po r. 1525 (300,53);
7. korespondencja szlachty polskiej z Gdańskiem (300,52);
8. „Recessy Stanów Zach. Pruskich" (300,29);
9. Szkolnictwo dawnego Gdańska (300,42);
10. dział rękopisów (300 R.).

Poza tym czyniono poszukiwania w zespołach archiwów miejskich pomorskich, w szczególności w księgach ławniczych miast Pomorza Gdańskiego, w archiwaliach klasztornych i in. Są smutne i nierzadkie dowody odmowy dostarczania polskim badaczom potrzebnych im materiałów, gdy chodziło o sprawy i tematy drażliwe z punktu widzenia politycznego w opinii niemieckich archiwistów. Nie otrzymali np. badacze polscy materiałów do historii nauki języka polskiego w dawnym Gdańsku (Wł. Pniewski w r. 1938) lub do sprawy pochodzenia ludności Gdańska w XVIII wieku (B. Janik, r. 1938).

Po pierwszej wojnie światowej i do r. 1945.

Z bogatych zarówno pod względem ilościowym jak treściowym materiałów archiwalnych gdańskich wywieźli Niemcy w zimie 1919/1920 — w związku z decyzją wersalską o utworzeniu t. zw. Wolnego Miasta Gdańska i przyznaniem w nim Polsce szeregu poważnych uprawnień — ponad 400 wielkich skrzyń akt, które zostały skierowane do Szczecina, skąd później przeważnie odeszły do Berlina. Niemcy uchylili się od dania wyjaśnień, w szczególności od przedłożenia spisów wywiezionych z Gdańska archiwaliów, ski na podstawie przypadającego mu prawa do archiwaliów, odnoszących się do ziem przyzna-

jak tego domagał się Rząd Polnych w r. 1919 Polsce. Spisy te zostały przez dyr. Kaufmanna też z Gdańska usunięte pośpiesznie i „specjalnie poufnie“ skierowane do Szczecina, aby ich nie móc przedłożyć stronie polskiej. Nie trudno domyślić się, że zabrano wówczas akta władz prusko-niemieckich z końca XVIII i z XIX-go wieku, najbardziej interesujące stronę polską, bo zawierające materiały urzędowe, umożliwiające wgląd w politykę i gospodarkę niemiecką na ziemiach b. Prus Zachodnich.

Niemcy pozostawili po swej 36-letniej „naukowej“ pracy w gdańskim *Staatsarchiv* dwie wybitnie propagandowe publikacje, przedstawiające zdjęcia fotograficzne ważniejszych dokumentów, mających wykazać i udowodnić niemieckość dawnego Gdańska, jego polityczną samodzielność i znaczenie w historii. Jedną z tych publikacyj wydał w r. 1923 i poszczególne fotografie dokumentów odpowiednimi „obiektywnymi“ objaśnieniami, wyraźnie antypolskimi, zaopatrzył sam dr Kaufmann, dyrektor gdańskiego *Staatsarchiv-u;* drugą niejaki Kranhals Detlef w r. 1937, w okresie władania w Gdańsku gauleitera A. Forstera i z jego szumną przedmową [2].

Krótko mówiąc, przedwojenna praca niemieckich archiwistów w Gdańsku mijała się wyraźnie z charakterem pracy naukowej, była w przeważającym procencie zdecydowanie antypolska, publikacje historyczne były oparte na celowo dobieranym materiale źródłowym, cała w ogóle praca ich była narzędziem polityki niemieckiej, zwłaszcza w ostatnim okresie reżimu narodowo-socjalistycznego. Ta na wielką skalę zakrojona przeciwpolska propaganda będzie musiała być zdemaskowana przez naukę polską, w oparciu o pełny materiał dokumentów i źródeł, które w poważnej ilości znajdują się obecnie w naszych rękach, po dokonanej rewindykacji archiwaliów gdańskich z Niemiec.

W okresie ostatniej wojny światowej (1939—1945) znalazły się w zbiorach *Staatsarchiv-u* gdańskiego registratury polskich władz, urzędów i instytucyj społeczno - kulturalnych i gospodarczych z terenu b. W. Miasta Gdańska i powiatów pomorskich Polski. Spopielałe resztki tych akt polskich wyciąga się dzisiaj spod zwałów gruzów po spalonych i zawalonych w r. 1945 magazynach akt b. archiwum gdańskiego.

Archiwum państwowe w Gdańsku od r. 1945.

Rok 1945 przywrócił panowanie Polski w Gdańsku. W tym samym miejscu, gdzie niechętnie widzieli gdańscy Niemcy polskich naukowców, poszukujących źródeł archiwalnych, dźwiga się powoli z gruzów gmach Archiwum Państwowego w Gdańsku przy Wałach Piastowskich 5, jako polska placówka urzędowa i naukowa. W chwili obecnej (koniec 1947 r.) stoi już odbudowane jedno skrzydło gmachu, w którym pomieszczono najcenniejsze archiwalia gdańskie, ocalone w r. 1945 w piwnicach spalonych magazynów archiwalnych, następnie archiwalia gromadzone stopniowo drogą mozolnych poszukiwań w okolicach Gdańska

---

1 Tytuł publikacji brzmi: „Danzigs Deutschtum, staatliche Selbständigkeit und Geltung in der Vergangenheit“. Urkunden in Lichtbildern aus dem Danziger Staatsarchiv herausgegeben vom Staatsarchivdirektor i. R. prof. Dr. Kaufmann. Danzig 1923.

2 Tytuł brzmi: „Das politische Danzig, Dokumente“, Danzig 1937.

i szerszym terenie Pomorza, wreszcie część skarbów archiwalnych gdańskich i zachodnio-pruskich, rewindykowanych przez Rząd Polski z Niemiec.

Od samego początku Archiwum Państwowe w Gdańsku, powołane do życia z końcem 1945 r., musiało szukać przytułku w pomieszczeniach, udzielonych mu przez dyrekcję Biblioteki Miejskiej w Gdańsku, która pierwsza rozpoczęła akcję zabezpieczania archiwaliów gdańskich, następnie zaś korzystać z odstąpionych pomieszczeń magazynowych w piwnicach Państwowego Gimnazjum i Liceum przy Wałach Piastowskich 6. Z pomocą najpierw Zarządu Miejskiego w Gdańsku a następnie Urzędu Wojewódzkiego rozwinięto szeroką akcję poszukiwania i zabezpieczania akt zdeponowanych w terenie. Dzięki zaś akcji rewindykacyjnej powróciło z Niemiec (z Goslar) w maju i czerwcu 1947 r. okrągło 80 ton archiwaliów, które w poważnej części stanowiły fundament majątku archiwalnego b. gdańskiego *Staatsarchiv-u* i które w przededniu klęski zostały przez Niemców wywiezione na teren Rzeszy.

Obecny stan posiadania archiwum w Gdańsku.

Obecny zatem stan posiadania Archiwum Państwowego w Gdańsku opiera się na: a) gdańskich i pomorskich archiwaliach, ocalonych w piwnicach zniszczonych magazynów *Staatsarchiv-u*, b) na zgromadzonych w ciągu roku 1946 i 1947 archiwaliach zdeponowanych w terenie b. W. M. Gdańska i całego Pomorza [1], c) na archiwaliach rewindykowanych w r. 1947 z terenu Rzeszy.

Trudno jest już dzisiaj przed zakończeniem zarówno poszukiwań rozprószonych archiwaliów na terenie Pomorza, jak przed zakończeniem akcji rewindykacyjnej, przede wszystkim z Niemiec, zestawiać obecny stan posiadania Archiwum Państwowego w Gdańsku ze stanem z r. 1939. W przybliżeniu można zaryzykować twierdzenie, że posiadamy dzisiaj około 50% przedwojennego majątku archiwalnego Gdańska. Na ogół przeważa materiał akt dawnych gdańskich, pomorskich i elbląskich, materiał niezmiernie wartościowy dla badań historycznych; są też jednak i liczne zespoły akt nowych z XIX-go i XX-go wieku, które będą niewątpliwie potrzebne w bieżącym urzędowaniu władz sądowych i administracyjnych.

Z kategorii pierwszej wyszczególnić wypada: prawie kompletny zbiór oryginalnych, starych dyplomów gdańskich, dokumentów książęcych, królewskich i listów od XII-go do XVIII-go wieku; korespondencji zagranicznej dawnego Gdańska i korespondencji szlachty polskiej z Gdańskiem [1]; prawie kompletne zespoły akt i ksiąg dawnych prezydujących burmistrzów gdańskich i ich zastępców (XVI—XIX w.); księgi akt burgrabiów królewskich w Gdańsku; komplet ksiąg recessów ordynków Gdańska (XVI—XIX w), pierwszorzędny, mało wyzyskany materiał do dziejów wewnętrznych, społeczno-gospodarczych Gdańska i jego związków z Polską; również prawie kompletny zespół sławnych recessów Stanów Pruskich, stanowiących podstawowy materiał dokumentarny do dziejów Prus Królewskich, ich losów w

[1] Największe ilości a zarazem najcenniejsze archiwalia gdańskie odnaleziono w Polanowie (pow. Sławno), w Warcinie (pow. Miastko) i w Malborku; mniejsze ilości akt lub planów i map znaleziono w Przywidzu, Zaskoczynie i w Sobowidzu (Gdańskie Wyżyny).

[1] w łącznej ilości 20.000 pozycyj pojedyńczych dokumentów, fascykułów i ksiąg; poza tym poważna ilość korespondencji z XVI wieku, do r. 1939 przez Niemców nieuporządkowanej (25 kartonów listów).

związku z Polską i do dziejów morskich Polski od początków XV-go — XVIII-go w.; bogate archiwum powstałe w ciągu wieków w obrębie cechów gdańskich i akta Rady Gdańska, odnoszące się do organizacji cechów; stare księgi ławnicze Gdańskie (XV—XVIII w.); dawne księgi gruntowe gdańskie; piękny, niezwykle interesujący zespół akt, dotyczący szkolnictwa w starym Gdańsku; posiadamy dalej bogaty zbiór (ponad 8.000 dokumentów) pergaminowych akt rodowych *(Geburtsbriefe)* i księgi obywateli gdańskich z XVI—XVIII w.; akta do historii majątków dawnego Gdańska; akta t. zw. Komory Palowej, ilustrujące strukturę cen towarów zamorskich, przywożonych do Gdańska i Polski; mamy dużą ilość archiwów miast pomorskich (silnie zdekompletowanych), archiwaliów klasztornych, majątków i wsi na Pomorzu Gdańskim wraz z licznymi pergaminami przywilejów i nadań królewskich.

Posiadamy prawie kompletne archiwum miasta Elbląga, liczące ca. 25.000 pozycyj ksiąg lub fascykułów z bogatym zespołem pergaminowych dyplomów i przywilejów od XIII-go wieku w ilości okrągło 1000 sztuk. Archiwum elbląskie będzie wymagało z polskiej strony szczegółowego opracowania i opisu.

Osobną grupą są posiadane przez nas archiwalia nowsze, które mogą mieć obok historycznego także znaczenie dla potrzeb życia bieżącego. Należą tu takie zespoły jak: księgi gdańskie gruntowe i hipoteczne (XIX w.); akta niemieckiej administracji sądowej od r 1772 i w XIX wieku; akta rejencji gdańskiej i kwidzyńskiej (XIX w.); akta nadprezydenta Prus Zachodnich; akta administracji samorządu powiatowego na Pomorzu; akta policji gdańskiej XX-go w. (sprawy zmiany nazwisk Polaków w okresie ostatniej wojny); akta prezydenta Senatu W. M. Gdańska; drobne ilości ocalonych akt Generalnego Komisarza R. P. w Gdańsku; akta personalne nauczycielstwa polskiego na terenie inspektoratu szkolnego w Gdyni, i t. d.

Ponieważ nie dostały się do naszych rąk prawie żadne spisy ani repertoria odzyskanych archiwaliów, dlatego wielkie ilości zbiorów posiadanych i luźnych akt muszą być w mozolnym trybie stopniowo porządkowane i spisywane, co będzie wymagało długich lat pracy. Spora jednak ilość zespołów ksiąg i dokumentów została już ogólnie uporządkowana i sporządzono spisy orientacyjne, umożliwiające w pewnym stopniu dotarcie do potrzebnych materiałów źródłowych. W obecnym stanie rzeczy jest możliwe wykorzystywanie najważniejszych archiwalnych źródeł dla badań historycznych, dotyczących Gdańska, spraw gdańsko-polskich, Pomorza i spraw morskich; jest możliwe podjęcie systematycznej pracy nad rewizją wyników dotychczasowej nauki niemieckiej w wymienionych zagadnieniach.

Troską napełnia nas los nielicznych wprawdzie lecz najwyższą wartość historyczną reprezentujących zespołów akt i dokumentów, których dotychczas nie posiadamy a które stanowiły zawsze przedmiot szczególniejszego zainteresowania ze strony polskiej nauki historycznej. Należą tu głównie m. in.: wspomniane wyżej *Acta Internuntiorum, Missiva, Hansa i Handel.* Istnieje pewna nadzieja, że w dalszym toku akcji rewindykacyjnej lub w toku dalszych poszukiwań odzyskamy i te brakujące skarby archiwalne gdańskie, o ile, w co trudno uwierzyć, nie zostały one właśnie pozostawione swemu losowi w podziemiach gdańskiego *Staatsar-*

c h i v - u, gdzie musiałyby ulec zupełnemu zniszczeniu w pożarze Gdańska w czasie odwrotu Niemców w marcu 1945 r.

Wypada nam żywić nadzieję, że rok 1948 przyniesie i powiększenie stanu posiadania Państwowego Archiwum w Gdańsku, i pełną odbudowę nowoczesnych magazynów archiwalnych.

Pozostaje do spełnienia przez uświadomione sfery społeczeństwa polskiego na Wybrzeżu obowiązek współdziałania z organami służby archiwalnej w jak najskuteczniejszym poszukiwaniu i zabezpieczeniu rozproszonych, częstokroć b. cennych archiwaliów gdańskich, które przez niedość poinformowanych obywateli a często przez ludzi złej woli używane są jako materiał opałowy lub też stanowią tu i ówdzie przedmiot specjalnego handlu.

MIECZYSŁAW MYSŁOWSKI

REGION GDAŃSKI W PLANIE GOSPODARCZYM NA ROK 1948

(Konferencja C. U. P.u w Sopocie, 5 — 8. XI. 1947)

Zwołana z inicjatywy Centralnego Urzędu Planowania dnia 5—6. XI. konferencja sprawozdawczo - programowa w Sopocie skupiła w ciągu dwudniowych pracowitych obrad uwagę licznej rzeszy ludzi zarówno z samego regionu gdańskiego, którego dotyczyła, jak i przyjezdnych, zaproszonych gości z innych części kraju, pragnących z przebiegu jej obrad wysunąć wnioski dla swoich terenów.

Wagę konferencji podkreślała obecność na niej prezesa C. U. P. min. Bobrowskiego, min. żeglugi Rapackiego, wiceministrów Petrusewicza i Żakowskiego, Delegata Rządu inż. Kwiatkowskiego, wojewody Zrałka i innych. Jak to we wstępnej wypowiedzi podkreślił prezes Bobrowski, znaczenie tego rodzaju obrad regionalnych wynika w dużej mierze z faktu wyboru przez Polskę dla budowy swoich planów gospodarczych toru pionowo-resortowego, zbliżonego do metody czechosłowackiej, odmiennego zaś od wzoru radzieckiego czy jugosłowiańskiego. Celowość tego rodzaju metody jest w Polsce uzasadniona z dwóch powodów:

1. Rozmiary kraju pozwalają łatwo ogarnąć całość terenu,
2. system ten nie wymaga skomplikowanej koordynacji odrębnych międzyregionalnych założeń planowania, przy równoczesnej znacznej specjalizacji i dominancie różnych zagadnień w poszczególnych regionach.

Przyjęcie tego pionowego układu nawet w ocenie samego C. U. P.-u nie pozbawione jest jednak pewnych cech ujemnych, wynikających z faktu, że całość zamierzeń i potrzeb planowania terenu trafia na ekran C. U. P. poprzez pryzmat resortowy, dając uzyskanemu obrazowi cechy montażu odcinkowego. Zadaniem konferencji organizowanych i przepracowywanych przez Regionalne Biura C. U. P. jest więc terenowa synchronizacja planów resortowych.

Technika przygotowania i przeprowadzenia materiałów konferencyjnych przez Regionalne Biuro C. U. P. w Sopocie[1] stanowiła ambitną próbę odnalezienia właściwej metody poszukiwania syntezy gospodarczego planowania w regionalnym układzie poziomym.

Wyjściowym krokiem tych prac było przygotowanie przez fachowców i znawców przedmiotu około dwudziestu referatów, ilustrujących charakter, właściwości osiągnięcia i potrzeby terenu.

Zebrany w ten sposób obfity materiał sprawozdawczy poddany został w dalszym etapie sca-

[1] Częściowo oparta na metodach i doświadczeniach Zjazdów Naukowych Inst. Bałt. — Uw. Red.

leniu w trzech zasadniczych działach obejmujących:

I. Przemysł, rzemiosło, energetyka — inż. S. Szymborski,

II. Rolnictwo, odbudowa miast i wsi, handel — dr M. Gniazdowski,

III. Porty, żegluga, komunikacja — dyr. M. Mysłowski.

Uzyskany tą drogą wszechstronny obraz osiągnięć i potrzeb terenu pozwolił na przepracowanie analizy jego elementów materiałowych, ludzkich i finansowych oraz krytyczną ocenę zgłoszonych wniosków inwestycyjnych na rok 1948, ujętych m. in. w wygłoszonym podczas zjazdu referacie dyr. Bonarka p. t. „Plan finansowy regionu gdańskiego“ na r. 1948.

Właściwy program Zjazdu przewidywał, po zagajeniu obrad przez prezesa C. U. P. ministra Bobrowskiego wygłoszenie następujących referatów:

1. Udział Biura Regionalnego C. U. P. w Gdańsku w planowaniu gospodarczym — mgr. A. Skotnicki,
2. Rolnictwo regionu gdańskiego ze szczególnym uwzględnieniem Żuław — inż. Kałczyński,
3. Odbudowa miast i wsi reg. gdańskiego — inż. Różański,
4. Odbudowa portów Wybrzeża Centralnego — inż. Tubielewicz,
5. Program prac Zjednoczenia Stoczni Polskich na rok 1948 — inż. Gutowski,
6. Rybołówstwo — mgr. Milanowski,
7. Plan finansowy reg. gdańskiego na r. 1948 — dyr. Bonarek,
8. Trudności napotykane w wykonaniu planu — dyr. Strzegocki.

Otwierając konferencję, min. Bobrowski określił jej rolę w cyklu prac zmierzających do stworzenia planu gospodarczego na r. 1948. Wzorem odbytego już poprzednio podobnego Zjazdu w Olsztynie, celem tych dyskusji jest nie tyle przeanalizowanie projektów, które wpływają poprzez resorty, ale poznanie materiału, z którego rodzą się te projekty, oraz koordynacja zagadnień wewnętrznych tego terenu, wchodzących w zakres działania różnych resortów, a integralnie związanych z rejonem. Zarówno z programu prac konferencji, jak z poprzednich obserwacji wynika, że teren woj. gdańskiego ma skłonność do koncentracji uwagi na problemie planu inwestycyjnego, przy mniejszym zainteresowaniu problemami innych rozdziałów Narodowego Planu Gospodarczego. Stąd apel Prezesa C. U. P. do zebranych, aby uwaga ich na konferencji skupiła się współmiernie na zagadnieniu planu produkcji dóbr i usług, a także na wszystkich elementach, które są motywacją i punktem wyjściowym dla decyzji finansowych, zawartych w planie inwestycyjnym.

Mgr Antoni Skotnicki, obrazując zasięg prac Regionalnego Biura C. U. P. w Sopocie, powołanego do życia z dn. 1. IV. 1947, podobnie do istniejących już w Poznaniu, Wrocławiu, Łodzi, Szczecinie, Katowicach i Krakowie, ujmuje jego działalność w czterech zasadniczych funkcjach: 1. funkcja przewidywania, 2. funkcja organizowania, 3. funkcja koordynacji, 4. funkcja kontroli. Wykonanie tych funkcji osiągnie się drogą ścisłego współdziałania Biura Regionalnego C. U. P. z wszystkimi urzędami i instytucjami wojewódzkimi oraz fachowcami i naukowcami w opracowaniu charakterystycznych i istotnych dla regionu problemów oraz drogą obserwacji i doradztwa w wykonywaniu zatwierdzonych już planów w za-

kresie elementów materiałowych i ludzkich.

Inż. J. Kałczyński w referacie p. t. „Rolnictwo regionu gdańskiego ze szczególnym uwzględnieniem Żuław", obrazuje w szczegółowej i wnikliwej formie stan rolniczy regionu gdańskiego ze specjalnym uwzględnieniem Żuław. Region ten, powstały ze scalenia czterech uprzednio różnych organizmów gospodarczych, wynosi obecnie łącznie 1.031.271 ha, w tym 537.661 ha ziemi ornej, 134.613 ha łąk i pastwisk, 244.053 ha lasów i zarośli oraz 164.945 ha wód i innych.

Straty w rolnictwie, powstałe na skutek wojny, mają swój wyraz w określeniach wymiernych i niewymiernych. Do pierwszych należy ubytek pogłowia, inwentarza, budynków itp., do drugich obniżenie się urodzajności tych ziem z racji kilkuletnich niedoborów nawozowych i obornika, zakwaszenia i zalania, zachwaszczenia gruntów oraz zatracenie całego dorobku naukowo doświadczalnego.

Linią kierunkową w kształtowaniu polityki rolnej tego terenu będzie tendencja do przywrócenia równowagi w podaży białka i tłuszczu zwierzęcego do roślinnego, która to równowaga została w wyniku koncepcji niemieckich i procesu wojennego poważnie zachwiana.

Osobnym zagadnieniem terenowym są Żuławy, które dzielimy na: 1. Żuławy Gdańskie (lewy brzeg Wisły o pow. ca 35.000 ha), 2. Żuławy Wielkie (prawy brzeg Wisły i Nogat o pow. ca 70.000 ha), 3. Żuławy Elbląskie (Nogat, jez. Drużno, o pow. ca 45.000 ha).

W wyniku dewastacji i zniszczeń wojennych około 110.000 ha zostało zalanych lub podmokłych. Z ogólnej powierzchni ca 77.000 ziemi ornej na Żuławach użytkuje się obecnie ca 37.000 ha, 40.000 ha zaś pozostaje w odłogu.

Całość planu odbudowy i zagospodarowania Żuław w naświetleniu pełnomocnika dla tych spraw z ram. Min. Rolnictwa przewiduje szeroko zakrojoną akcję na rok 1948 w zakresie: robót melioracyjnych, budownictwa, zagospodarowania przez Z. P. N. Z., kolei wąskotorowych, dróg, mostów oraz energetyki.

Inż. St. Różański, mówiąc o odbudowie miast i wsi regionu gdańskiego, zaznacza, że czyni to zgodnie z zasadą, że nie można liczyć w tym względzie na większą pomoc finansową państwa, wobec czego nie będzie się budowało nowych obiektów mieszkalnych. Zjawisko niedoboru mieszkaniowego, które oblicza się obecnie na około 25.000 osób w zespole Gdańsk—Gdynia, winno być rozwiązane w inny sposób, a to poprzez nieuruchamianie na tym terenie zbędnych przemysłów, które z powodzeniem mogą prosperować na zapleczu, oraz przez przesunięcie pewnego nadmiaru ludności do Elbląga, Lęborka, Kwidzyna, gdzie jeszcze istnieją znaczne nadwyżki mieszkaniowe w objektach wymagających niewielkiego remontu.

Komentując wnioski z prac inwestycyjno - budowlanych regionu w r. 1947, prelegent stwierdza, że na wynik ich wpłynęło: a) opóźnienie zatwierdzenia budżetu, b) wzrost cen i kosztów materiałów i robocizny w ciągu sezonu, c) szczupłość kredytów na zabezpieczenie uszkodzonych obiektów (Elbląg), d) usztywnienie pozycji i paragrafów budżetowych oraz trudności dokonywania virement, e) brak ośrodka koordynacji strony programowej, finansowej, materiałowej, robotniczej itp. przed powstaniem Reg. Biura C. U. P.

W zakresie odbudowy wsi proponuje prelegent preferencję Żu-

ław nawet kosztem innych terenów, przy czym podział przeznaczonych kredytów dałby się ująć w następującej proporcji: a) miasta wydzielone ok. 50%, b) miasta pozostałe 15%, c) wieś (głównie Żuławy) 35%.

Inż. W. Tubielewicz, omawiając proces odbudowy portów, przypomina ich przedwojenną zdolność przeładunkową, która wynosiła razem 16.300 000 ton przy dużym obciążeniu urządzeń przeładunkowych działających sprawnie. Skutki zniszczeń wojennych wprowadziły znaczne przemiany w relacjach elementów eksploatujących, które ilustrują dwie porównawcze tabele:

Zestawienie przedwojenne

	Ilość	Wydajność	Ogółem przeładunek
1. nabrzeża dla węgla — mb	3.280 t/mb	3.220 na rok	
2. nabrzeża dla masówki — mb	2.450 „	675	
3. nabrzeża drobnicowe — mb	— „	395	
4. ilość dźwig. węgl. — szt.	38 t/dźw.	280.000	10.556.000
5. ilość dźwig. masowych — szt.	24 „	69.000	1.653.000
6. ilość dźwig. drobnic. — szt.	108 „	20 000	2.179.000
7. Pow. mag. I linii — m²	410 000 t/m²	5.3	

Zestawienie obecne

	Ilość	Wydajność	Ogółem przeładunek
1. nabrzeża dla węgla — mb	2.040 t/mb	2 940	
2. nabrzeża dla masówki — mb	1.795 „	947	
3. nabrzeża dla drobnicy — mb	2.970 „	400	
4. ilość dźwig. węgl. — szt.	18 „	333.000	6.000.000 —
5. ilość dźwig. masowych — szt.	12 „	136.000	1.700,000,—
6. ilość dźwig. drobnic. — szt.	24 „	50.000	1.200.000 —
7. Pow. mag. I linii — m²	130 000	9.2	

Dalsze zestawienie ilustruje tendencje techniczne i eksploatacyjne w porównaniu z rokiem 1938:

Razem w Gdyni i Gdańsku	1938	1946	1947	1948	1949
b. m. nabrzeży węglowych	3280	2040	2040	2040	2590
ilość dźwigów masowych . .	38	14	18	27	35
przeładunek węgla i koksu w tys. ton	10 556	4.672	6.000	8.850	10.600
obciażenie na m. b. nabrz. w tonach	3.220	2.290	2 940	4.360	4.100
przeład. przewidywany planem .			7.000	10.400	13 300
b. m. nabrzeży masowych . . .	2 452	1.795	1.795	2012	2 012
ilość dźwigów węgl.	24	10	12	13	21
przeładowano masówki rocznie w tys. ton	1,653	1 229	1.700	2.400	3.500
obciążenie na 1 mb. nabrzeży w tonach	675	685	947	1.192	1.740
przeładunek przewidywany planem			1.700	2.400	3.500
b. m. nabrzeży drobnic.	5.510	1.970	3.330	4.700	4 700
ilość dźwigów drobnic.	108	24	27	61	61
przeładunek roczny drobn. w tys. ton	2.179	—	1.200	2.400	2.300
obciążenie na 1 m. b. nabrzeży .	395	—	400	510	510
pow. magaz. I linii m²	410.000	1 30000	145000	200 000	200 000
magaz. przepustowość roczna na 1 m² w tonach	5.		9.2	14.5	12.0

Zestawienie powyższe doprowadza autora do wniosków o potrzebie zwiększenia metrażu bieżącego eksploatowanych nabrzeży węglowych oraz zmniejszenia jednostkowego obciążenia dźwigów węglowych.

W obrotach ładunków masowych nie zachodzi specjalna potrzeba doinwestowywania wobec niepełnego obciążenia tych dźwigów przed wojną. W obrocie drobnicowym obserwuje się dotkliwe niedobory powierzchni magazynowych i urządzeń przeładunkowych. Stan dźwigów ogólny wymaga już obecnie zaplanowania ich renowacji na lata 1950/51.

Inż. Gutowski w sugestywnej argumentacji zobrazował sytuację Zjedn. Stoczni Polskich. Przemysł stoczniowy, w wymiarach, jakie reprezentuje obecnie, uzyskaliśmy, w odróżnieniu od innych wielkich warsztatów, bez tradycji i tego zespołu pomocniczego, z którym zazwyczaj współpracuje.

Miniony okres, w którym przemysł stoczniowy oddał się całkowicie remontowi statków, ma pokaźny dorobek w postaci 865 kapitalnych i mniejszych remontów 190 jednostek zagranicznych oraz 675 krajowych. Można w ten sposób z dużą ścisłością powiedzieć, że stan własnej floty handlowej, wojennej, rybackiej, pomocniczo - portowej i uzyskanej z reparacji został przez własne stocznie przejrzany i poprawiony w klasie.

W chwili obecnej gdański ośrodek stoczniowy przygotowany jest do rozpoczęcia produkcji nowych jednostek, natomiast ośrodek gdyński pozostanie jako duży warsztat remontowy, zdolny do wszelkich kapitalnych prac kadłubowych i maszynowych. Ośrodek szczeciński będzie w stanie dokonywać remontów na mniejszą skalę.

Wszelkie przesłanki materiałowe kwalifikacyjne i organizacyjne przemawiają za tym, że Z. S. P. może obecnie przystąpić do realizacji długofalowego planu produkcyjnego floty morskiej. Obecna koniunktura światowa, która może potrwać jeszcze zaledwie parę lat, wyjątkowo tej produkcji sprzyja.

Z chwilą zaś możliwego pogorszenia się koniunktury nasz przemysł stoczniowy okrzepnie na tyle, że potrafi stawić czoło międzynarodowej konkurencji. Cena statków jest obecnie 2,5 raza większa niż przed wojną.

Zarówno potrzeba uzupełnienia istniejącego tonażu nowymi jednostkami, jak konieczność renowacji taboru, nakładają na stocznie obowiązek produkcyjny ca 37.000 T. D. W. rocznie. I ten program stocznie gotowe są wykonać do 1952 roku, o ile będą istniały następujące warunki: a) kredyty pieniężne na doinwestowanie wyposażenia, b) materiały reglamentowane i terminowa ich dostawa, c) życzliwe stanowisko przemysłów pomocniczych i armatorów.

Mgr Milanowski obrazuje sytuację rybołówstwa morskiego na tle pomyślnej koniunktury pierwszego okresu minionego dwulecia. Wysiłki rybactwa doprowadziły do uruchomienia taboru w ilości około 200 kutrów, co przekracza swoją liczbą stan przedwojenny w tej dziedzinie. Ponad połowa taboru w ten sposób powstałego składa się z wydobytych i odremontowanych wraków, reszta pochodzi z reparacji i darów UNRRA. Zaledwie 10% stanowią kutry nowe.

Znaczne zarybienie Bałtyku w okresie powojennym pozwoliło na intensywne połowy, sięgające w poszczególnych miesiącach cyfry 5.000 t łącznie z połowami dalekomorskimi. Spowodowało to w miesiącach letnich trudności w aparacie rozdziału i dystrybucji

rybnej, zmuszające do chwilowego ograniczenia połowów i stwarzające niesłuszną opinię o przeinwestowaniu rybactwa w zakresie taborowym. Już bowiem w następnych miesiącach br. zjawisko się odwróciło i zanotowano niezdolność pokrycia zapotrzebowania rynkowego istniejącą podażą. Przyczyny tego zjawiska są dwojakie: usprawnienie dystrybucji i niewątpliwy postęp organizacji sprzedaży przez Państwową Centr. Rybną oraz b) zły stan jakościowy taboru łownego, którego remonty unieruchamiają w poszczególnych miesiącach ok. 50% stanu zarejestrowanych kutrów. Drastycznym zjawiskiem w zakresie połowów, obserwowanym w roku ubiegłym i spodziewanym w przyszłości, jest liczny udział flotylli szwedzko-duńskich, operujących na bliskich naszym brzegom łowiskach łososiowych w oparciu o nasze bazy i porty schronienia. Przysparza to milionowe zyski obcokrajowym rybakom w dewizach, odbywając się niejako naszym kosztem. Przeciwdziałać temu możemy jedynie przez powiększenie taboru typu łososiowego w oparciu o własne lub obce bazy.

Celowość inwestycji rybackich jest w zasadzie nie kwestionowana i należycie doceniana, gdyż są one wysoko i szybko rentowne, a poza tym dostarczają gospodarstwu narodowemu wartościowego taniego mięsa obfitującego w białko tak potrzebne dla wyżywienia najszerszych warstw naszego kraju.

Dyr. St. Bonarek w analizie finansowej zgłoszonych przez instytucje potrzeb inwestycyjnych stwierdza, że ich suma bliska jest 20 miliardom złotych. Jest to niewątpliwie duża suma w stosunku do ogólnie przewidywanej kwoty wydatków inwestycyjnych Państwa, a dyktowana jest miejscowymi potrzebami. Wykonanie jednak tego programu wiąże z możliwością dysponowania przez inwestorów pozostałymi elementami, którymi są: a) materiały budowlane, b) sprzęt techniczny i narzędzia pracy, c) odpowiedni zespół pracowniczy — ludzki, d) właściwy i sprawny aparat techniczno-organizacyjny.

Na podstawie dotychczasowych doświadczeń można stwierdzić, że w 1948 roku nie da się osiągnąć większości tych elementów w projektowanych 100%, a przede wszystkim w zakresie materiałów budowlanych i środków finansowych. Przyjmując cenę będących do osiągnięcia materiałów budowlanych na około 4 miliardy, szacunkowa suma kredytów na odbudowę, po doliczeniu robocizny, byłaby bliska 10 miliardom. Suma ta mogłaby być podwyższona w wypadku zastosowania wielkich robót publicznych, nie wymagających materiałów budowlanych. Konieczności budowlane Warszawy oraz aktywizacja Szczecina i Okręgu Mazurskiego każą przypuszczać, że właśnie materiały będą na miejscowym terenie ograniczały zamierzenia inwestycyjne.

Przyjmując sumę kredytów zeszłorocznych na 6.4 miliardów oraz zaszłe w międzyczasie i postępujące nadal wzrosty kosztów materiałów, robocizny, jak też fakt, że pozostałe do remontu domy są bardziej zniszczone niż to miało miejsce poprzednio — autor dochodzi do wniosku, że obecna suma ca 10 miliardów będzie w stanie zaspokoić zaledwie te same lub nawet niższe potrzeby niż w roku bieżącym.

Jeśli się zważy, że z przewidywanej sumy inwestycyjnej znaczna część przejdzie na dokończenie lub kontynuowanie rozpoczętych prac, to jedna trzecia lub jedna czwarta z tej kwoty może pozostać na nowo projektowane

roboty, co oczywiście wydaje się niewystarczające wobec specjalnych zadań, jakie tutaj się narzucają, jak aktywizacja Elbląga, Żuławy, Okręg Mazurski itp.

Ze zgłoszonych na około 20 miliardów wniosków inwestycyjnych poszczególne grupy instytucji reprezentują następujące pozycje:

Kwoty zapotrzebowań inwestycyjnych na rok 1948

Grupy instytucyj	Kredyty skarbowe	Kredyty bankowe	Kredyty własne	Razem
	w tysiącach złotych			
Gospodarka Morska .	2.772.500	2.868.400	1.470.000	7.111.400
Komunikacja . . .	934.000	1.341.300	—	2 295.300
Odbudowa miast i wsi	2.453 200	2.881.900	802.100	6 157.200
Przemysł i Handel .	—	1.327.000	192.200	1.519 200
Rolnictwo	2.439.600	222.900	—	2.662.500
Inne	206 000	—	—	206 000
Razem . . .	8.825.400	8.641 500	2.464.800	19.931 700

Interesujące są przesunięcia w procentowym udziale poszczególnych działów gospodarki w porównaniu do 47 roku.

Udział poszczególnych działów gospodarki w r. 1947 i 1948

Ogółem kredyty	1947 rok 100%	1948 rok 100%
Gospodarka morska	56.7%	35.7%
Komunikacja	15.9%	11.5%
Odbudowa	8.4%	30.8%
Przemysł	8.1%	7.6%
Rolnictwo	10.1%	13.4%
Inne	0 8%	1.1%

W dalszym ciągu referent porusza sprawę kredytów rezerwowych, które w związku z możliwością likwidacji Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża winny jednak pozostać pod inną postacią organizacyjną, aby mogły jeszcze czas jakiś służyć potrzebom, które dotychczas zaspakajały, stanowiąc atrakcję nie ze względu na swoją wysokość, ale charakter i formę stosowania.

Całość opracowanego materiału skłania prelegenta do wysunięcia następujących wniosków:

a) istnieje możliwość przepracowania w 1948 r. materiałów na sumę ca 4 miliardy zł pod warunkiem ich terminowej dostawy,

b) stopień zmechanizowania środków technicznych, aczkolwiek jeszcze niedostateczny, umożliwia już wykonanie dwukrotnie większej pracy niż w roku ubiegłym.

c) kadry pracownicze są wystarczające — z objawami pewnych braków w zakresie sił wysoko kwalifikowanych, co jednak w sumie pozwoli na znaczne zwiększenie organizacji i wydajności pracy,

d) ogólniejsze sformułowanie treści paragrafów kosztem zbyt

drobnego rozbicia oraz możność łatwiejszego wykonywania virement dało by lepsze rezultaty i złagodziło by skutki opóźnień w terminach upłynniania kredytu, przy czym należy w ratalnym rozdziale zwiększyć sumy pierwszych kwartałów.

Dyr. K. Strzegocki formułuje swoje wywody nie pod kątem relacji z dokonanej pracy i osiągniętych wyników, czemu dostateczną uwagę poświęcali poprzednicy. Zadaniem tego referatu było ustalenie przyczyn i powodów hamujących lub utrudniających poczynania inwestycyjne. Możność sprecyzowania tych przyczyn łatwiej pozwoli na ich eliminację lub przynajmniej złagodzenie. Można je ująć w następującej punktacji:

1. terminowość realizacji kredytów inwestycyjnych,
2. wahania cen materiałów budowlanych,
3. wahania płac robotniczych,
4. techniczny prymityw pracy,
5. wydajność pracy.

Upłynnienie kredytów inwestycyjnych kilkunastu najpoważniejszych instytucji na Wybrzeżu wykazuje:

	1946	1947
I kwartał	12%	9%
II „	18%	25%
III „	27%	32%
IV „	43%	34%

co świadczy o znaczniejszym nasileniu na III i IV kwartał kosztem pierwszych, powodując wyraźne opóźnienie sezonu budowlanego specjalnie na odcinku miejskim i wiejskim, utrudniając przez to realizację zakreślonego programu.

W dalszym ciągu nastąpiły wypowiedzi przedstawicieli władz miejscowych i centralnych.

Inż. E. Kwiatkowski w referacie swoim poświęca szereg interesujących uwag funkcjonalnemu powiązaniu zjawisk gospodarczych w realizacji Planu Państwowego na Wybrzeżu. Elementem dominującym w gospodarce regionu gdańskiego jest morze, jego piętno wyciska się na każdym szczególe życia tego obszaru. Poczynania regionu w hierarchii swoich potrzeb winny na r. 1948 w dalszym ciągu mieć na względzie plan robót portowych, utrzymujący sprawność techniczną portów na poziomie zapewniającym wykonanie obrotów przeładunkowych, nakreślonych przez plan państwowy.

Z dalszych pierwszoplanowych potrzeb regionu wymienić należy: usprawnienie komunikacji z prawobrzeżem Wisły (kolejowej, kołowej i wodnej). W energetyce liczyć się należy z pokryciem zapotrzebowania w wysokości ponad 60 000 KW. Poza tym rybactwo, stocznie i żegluga stanowią trzy główne trzony gospodarstwa morskiego.

Na osiągnięcie tych zamierzeń działają i mają wpływ dwie siły, z jednej strony dynamika tych ośrodków myśli i wykonawstwa, które by chciały mieć wszystko w jak najszybszym terminie, z drugiej strony — nastawienie ludzi, zdających sobie sprawę z sumy środków, którymi dysponujemy. C.U.P. jest w tym wypadku czynnikiem, który zadecyduje o wyborze sumy środków, mających określić wymiary zamierzonych inwestycji.

Inż. Zrałek, wojewoda gdański, poświęca kilka wnikliwych uwag czynnikom, które hamująco wpływają na dzieło odbudowy Wybrzeża. Są nimi: a) dysproporcja w dziedzinie połowów i zbytu ryby morskiej, b) zagadnienie stoczniowe, które dopiero w obecnym czasie wchodzi w fazę rokującą lepsze nadzieje, c) przeciążenie elementów eksploatacyjnych Gdyni i Gdańska, d) problem Elbląga, e) Żuławy, f) odbudowa Gdańska.

Aktywizacja Elbląga przez stworzenie szybkiej i taniej komunikacji pociągnie za sobą szereg skutków wtórnych, korzystnych dla przeludnionego Gdańska i okolicy. Co do Żuław konieczne jest powzięcie decyzji, czy mają tam dominować typy gospodarstw chłopskich czy majątków państwowych. Poważny moment stanowią niezbyt przejrzyste cyfry planu, obejmujące równocześnie inwestycje robocze, jak np. mieszkaniowe.

Na Wybrzeżu powstaje trudność łatwego określenia form i zakresu pracy, umożliwiającej współzawodnictwo, tak jak to ma miejsce w przemysłach węglowym czy innych. Jasny program rozbudowy floty, gdyby taki istniał, mógłby być tu swojego rodzaju miernikiem.

Z kolei zabierali głos: pos. Stefański, wicewojewoda Gadomski oraz przedstawiciele Min. Odbudowy — wiceminister Żakowski i Ministerstwa Przemysłu i Handlu — dyr. Gede.

M i n i s t e r R a p a c k i zaznaczył w przemówieniu swoim, że mamy obecnie poza sobą okres twórczej dorywczości, dyktowany naciskiem najkonieczniejszych potrzeb gospodarczych. W okresie tym powstały pewne dysproporcje pomiędzy poszczególnymi odcinkami gospodarki morskiej. Pozwoliło nam to jednak pokryć najpilniejsze potrzeby i zobowiązania. Obecnie nadchodzi czas koordynacji i zharmonizowania elementów tej gospodarki, co jednak nie może się odbyć na tle krótkofalowego planu. Widomym wyrazem tej koordynacji jest w obecnym czasie zcalenie GUM i BOP w jedną instytucję, albo tworzenie robotniczego przedsiębiorstwa portowych przeładunków, rokujące jak najlepsze nadzieje. W dziedzinie żeglugowej wykorzystamy w pierwszym etapie posiadany tonaż dla zapewnienia sobie sieci linii obsługujących nasze porty ze specjalnym uwzględnieniem ładunków tranzytowych. W dalszym etapie postaramy się konsekwentnie rozbudować własny tonaż do takich granic, aby jego procentowy udział w obrotach stał się istotnym czynnikiem interwencyjnym. I mimo, że jesteśmy poważnie opóźnieni w budownictwie okrętowym, a czas sprzyjającej koniunktury nie potrwa dłużej niż 3—5 lat, niemniej z obranej drogi nie zejdziemy i plan rozbudowy floty wykonamy. Dużą zdobyczą jest posiadanie dyspozycyjnej gospodarki morskiej w ręku Państwa. W chwili obecnej możemy traktować stocznie GAL jako jedno przedsiębiorstwo wzajemnie się uzupełniające.

W zakresie rybołówstwa morskiego dokonano wielkiego skoku w podaży towaru, z wyraźnymi już objawami wyczerpania technicznego (tabor). Niemniej słabym punktem pozostaje chłodnictwo i dystrybucja, którym na rok przyszły poświęca się większość uwagi i środków.

Zamiarów Min. Żeglugi skoordynowania i zharmonizowania prac nie można utożsamiać z chęcią zahamowania dotychczasowego rozmachu i żywiołowej aktywności, jaką gospodarka morska wykazuje. Chodzi o to, aby rozmach szedł w parze z porządkiem, aby był zorganizowany w służbie polskiej gospodarki morskiej.

Jako ostatni zabrał głos Prezes Centralnego Urzędu Planowania, min. B o b r o w s k i, stwierdzając że referaty, zgodnie z założeniem konferencji, poszły po torze rozważań, związanych przede wszystkim z Planem Inwestycyjnym. W dużej mierze można by konferencję uważać za prezentację argumentów za zwiększeniem dotacji inwestycyjnych. O ile z tym założeniem łączy się prezentacja przewidywanego rozwoju produkcji, przewidywanego zwiększenia

dochodów, to taki sposób jest nawet słuszny. Poddając szczegółowej analizie przyczyny powodujące w ubiegłym okresie opóźnienia z uruchomieniami kredytów inwestycyjnych, oświadczył, że start do planowania na rok 1948 mamy znacznie korzystniejszy niż w roku ubiegłym, gdyż obecnie mamy znacznie więcej ustabilizowany rynek i bardziej opanowane elementy gospodarczo-finansowe. W odniesieniu do kredytów rezerwowych min. Bobrowski wypowiedział się za ich ograniczeniem i ustąpieniem na rzecz kredytów planowanych. Decydującym momentem w przyznaniu kredytów inwestycyjnych winna być celowość i efektywność każdego nakładu. Są podstawy do stwierdzenia, że w wymiarze inwestycji nie będą limitowały środki finansowe, tylko materiałowe, względnie robocze, szczególnie w zakresie sił kwalifikowanych. Inwestycje materiałowe są niemal synonimem słowa „import", od którego zależymy jako skromni producenci złożonych dóbr inwestycyjnych. Stąd zagadnienie bilansu płatniczego wobec potrzeby pokrycia wartości importu — eksportem.

Problemy: rybacki, stoczniowy, elbląski, niewątpliwie wysuwają się na czoło miejscowej hierarchii. Najtrudniejszy z nich wydaje się stoczniowy, który jednak, mimo istniejących i przewidywanych trudności w skali długofalowej, będzie realizowany. „Można więc dziś stwierdzić, że przy całej kompresji planów finansowania inwestycji, że przy wszelkich trudnościach tegorocznych — ze zdecydowaną wiarą i ambicją mówimy o perspektywach, które prowadzą nas dalej, niż perspektywy, które rok temu wydawały się dla wielu zbyt ambitne". Tymi słowy zakończył min. Bobrowski posiedzenie Zjazdu.

Z ŻYCIA GOSPODARCZEGO POMORZA

PRACA W PORTACH

Obroty towarowe Gdańska i Gdyni w III kwartale 1947 r. Obroty towarowe portów delty Wisły w III kwartale 1947 r. wykazują 131% obrotów II kwart. b. r. Zaznaczyć przy tym należy, że pod względem strukturalnym przywozu dokonało się już prawie całkowicie przesunięcie na wyłączne ładunki własnego handlu zamorskiego, w związku z coraz niklej występującymi transportami UNRRA, których udział, dochodzący w swoim czasie do 80%, we wrześniu br. spadł do ok. tysiąca ton w obu portach.

Fakt zanikających transportów unrrowskich nie wpłynął jednak ujemnie na cyfry przewozowe, dzięki rozwijającemu się z miesiąca na miesiąc przywozowi towarów importowanych na podstawie umów handlowych pomiędzy Polską a innymi krajami.

Obroty towarowe Gdyni i Gdańska w III kwartale 1947 r.
(w tonach)

	Gdynia	Gdańsk	Razem
przywóz	508 102,3	533 113,2	1 041 215,5
wywóz	1 028 539,0	1 300 425,2	2 328 964,2
Razem:	1 536 641,3	1 833 538,4	3 370 179,7
w III kwartale 1946 r.	1 103 694,6	1 235 781,1	2 339 475,7

Obroty okresu sprawozdawczego osiągają 144% ilości analogicznego okresu ub. r.

Kierunki polskiego handlu morskiego w III kwartale 1947 r.
(w tonach)

Kraj	Przywóz	Wywóz	Razem
Szwecja	736 475,1	720 831,8	1 457 306,9
Dania	8 240,0	288 127,2	296 367,2
Norwegia	11 946,7	214 062,8	226 009,5
Finlandia	23 251,9	231 705,3	254 957,2
Z. S. R. R.	38 556,1	114 396,8	152 952,9
Razem kraje nadbałtyckie: . .	818 469,8	1 569 123,9	2 388 593,7
Inne kraje	222 745,7	759 840,3	982 586,0

Jak widać z powyższej tabelki, udział krajów rejonu bałtyckiego w ogólnych obrotach wynosi 71%, w imporcie 77%, w eksporcie 84%. W porównaniu z poprzednim kwartałem, ogólny u-

dział powyższy spadł o 9%, pomimo, że bezwzględne cyfry obrotów z krajami bałtyckimi w okresie sprawozdawczym stanowiły 127% obrotów okresu porównawczego.

W handlu pomiędzy Polską w rejonie bałtyckim, lwią rolę odgrywają ładunki masowe, których udział wyniósł 99% obrotów: w przywozie ładunki rudy, których ilość 851.687,3 t. w III kwart. stanowi 87% omawianego importu; w wywozie ładunki węgla i koksu w wysokości 1.514.075,1 t. stanowią 97% eksportu do krajów bałtyckich.

Poza towarami masowymi przybyła ze Szwecji celuloza, oleje roślinne, wyroby metalowe, sprzęt elektryczny i radiowy, drzewo tarte. Na ogół 61% obrotów z krajami bałtyckimi przypada na Szwecję. Z ZSRR. przywieziono fosforyty, z Finlandii wyroby ciesielskie, przeznaczone na budowę tzw. domków fińskich.

Wywieziono do Szwecji, poza węglem i koksem, biele i inne chemikalia, wyroby ceramiczne, szklane, metalowe; do ZSRR cement.

W ogólnym ruchu statków w III kwart. br. w ilości 922 jednostek o pojemności 955.357 NRT., przeszło sześć bander państw bałtyckich z banderą szwedzką na pierwszym miejscu, polską na drugim, dalej fińską, sowiecką, duńską i norweską.

Wanda Górkowa

Obroty towarowe Szczecina i Ustki:

Obroty towarowe Szczecina od sierpnia do października 1947 r. (w tonach)

	Sierpień	Wrzesień	Październik
Przywóz	13.393,5	20 294,4	10 961,5
Wywóz	67.386,9	71.370,4	91.829,5
Obrót ogólny	80 782,4	91 664,8	102.791,0
W tym wywóz węgla, koksu i bunkru	58 044	67 164	87.242 5
Weszło statków	141	169	146
Wyszło statków	142	156	142

Poza obrotem towarowym przywieziono do portu szczecińskiego koni 2.604 sztuk w sierpniu, 3.887 szt. we wrześniu, 2.714 szt. w październiku. W tych miesiącach były w porcie reprezentowane następujące bandery: szwedzka, duńska, fińska, radziecka, francuska, holenderska, brytyjska, norweska, polska.

Port w Ustce wykazywał w obrocie towarowym (w nawiasie wywóz węgla) w sierpniu 21.221 t (19.390 t), we wrześniu 30.902 t (30.206 t), w październiku 36.183,5 t (35.583,5 t). Były tutaj reprezentowane następujące bandery: szwedzka, fińska, duńska, norweska, holenderska.

Antoni Wielopolski

Zagadnienia portu szczecińskiego, handlu morskiego i Pomorza Zachodniego na III Zjeździe Przemysłowym Z. O. w Szczecinie w dniu 7 — 9 września 1947 r. W prasie codziennej i periodykach gospodarczych poświęcono dużo miejsca omówieniu ogólnego przebiegu Zjazdu, jak też bardzo ważnych oświadczeń członków Rządu, zawartych w przemówieniach na zebraniach plenarnych. Stosunkowo mniej przeniknęło do ogólnej wiadomości z treści referatów na poszczególnych komisjach; ograniczono się na ogół do streszczenia końcowych uchwał i dezyderatów, zreferowanych na końcowym zebraniu plenarnym. Według ogólnej opinii poziom obrad komisyj na Zjazdach Przemysłowych podnosi się z każdym rokiem i jeśli chodzi o ostatni Zjazd, odbyty w Szczecinie, referaty wygłoszone na komisjach nie tylko dostarczyły sporo materiału sprawozdawczego, ale też poruszyły wiele doniosłych zagadnień, które zostały rozważone i wszechstronnie oświetlone podczas dyskusji.

Liczba komisyj i zakres tematowy III Zjazdu Przemysłowego uległ znacznemu rozszerzeniu w porównaniu do dwóch poprzednich. Mianowicie organizatorzy Zjazdu w porozumieniu z Ministerstwem Żeglugi i w bliskiej współpracy z Instytutem Bałtyckim wprowadzili do programu Zjazdu tematy z dziedziny przemysłu portowego, handlu morskiego i aparatu usługowego żeglugi morskiej; ujęto poza tym szereg istotnych zagadnień z dziedziny aktywizacji życia gospodarczego miasta Szczecina i Regionu Szczecińskiego. Dwie nowo utworzone komisje, obejmujące zagadnienia morskie: Komisja Przemysłowo-Morska i Komisja Handlu Zagranicznego cieszyły się bardzo dobrą frekwencją i ożywioną dyskusją.

Po ukazaniu się w druku pełnych tekstów i referatów omówimy bardziej szczegółowo całość poruszonej na komisjach tematyki, ograniczając się obecnie do ogólnego przeglądu.

Generalny referat na Komisji Przemysłowo-Morskiej wygłosił z ramienia Instytutu Bałtyckiego prof. Tadeusz Ocioszyński, uzupełniony koreferatami dr. Darskiego („Perspektywy obciążenia portów"), dyr. Walewskiego („Szczecin i jego rola dla przemysłu") oraz kpt. Bartoszyńskiego („Współdziałanie przemysłu w odbudowie Odry"). Z dużym zainteresowaniem zostały poza tym przyjęte dalsze trzy referaty: ‚Huta Stołczyń", „Żegluga na Odrze" (dyr. Bęczkowski) i „Rybołówstwo morskie a przemysł" (dr Kulikowski).

Generalnym referentem na Komisji Handlu Zagranicznego był dyr. M. Drozdowski, który wszechstronnie oświetlił możliwości eksportowe Ziem Odzyskanych i organizację zbytu. W koreferatach poruszono zagadnienia spedycji i transportu. Z ważniejszych zagadnień szerzej została ponadto uwzględniona sprawa tranzytu i szczególnej roli Szczecina i Odry dla ładunków tranzytowych. Zagadnienia omawiane w tej komisji ściśle łączyły się z tematami portowymi i dała się zauważyć wędrówka członków komisji z jednej sali do drugiej zależnie od chwilowego zainteresowania tematem. Należy ubolewać, że nie zostały oświetlone zagadnienia żeglugowe.

Pragnąc po tych krótkich uwagach ocenić całość III Zjazdu, wystarczy powiedzieć, że odbył się on pod znakiem spraw morskich i Szczecina. Końcowy, szczególnie silny akcent tej właśnie treści nadał swemu przemówieniu na zakończeniu Zjazdu

min. Minc. Zgodnie z dotychczasową tradycją wyznaczania na najbliższe dwa lata jakiegoś „sztandarowego obiektu“, na którym skupić się ma główna uwaga świata gospodarczego, tym razem min. Minc na czele najbliższych zadań wymienił odbudowę i rozbudowę portu szczecińskiego i miasta Szczecina. Obok tego czołowego zadania wymienione zostały jeszcze dwa dalsze, pokrewne „sztandarowe obiekty“: Pomorze Zachodnie i Mazury, w szczególności Elbląg. Według oświadczenia min. Minca, odbudowa portu i dalsze inwestycje zwiększą jego zdolność przeładunkową w roku 1950 do 7 milj. t i przekształcą go w trzeci obok Gdyni i Gdańska wielki port Polski, który magistralą Śląsk — Szczecin zostanie połączony z Zagłębiem Węglowym. Jeśli chodzi o Pomorze Zachodnie, wchodzi tu w rachubę na pierwszym miejscu rozszerzenie kombinatu „Stołczyn“ m. i. przez zbudowanie koksowni, fabryki superfosfatu, prażalni pirytu, fabryki kwasu siarkowego, wytwórni miedzi a także fabryki cementu żużlowego. Na terenie zespołu miejskiego Pomorza Zachodniego doprowadzi się fabrykę sztucznego włókna w Żydowinie do rocznej produkcji w wysokości 3 tys. t oraz będzie się forsować rozbudowę Państwowych Zakładów Inżynierii w Szczecinie — tak, aby produkcję traktorów w r. 1949 podnieść do 1.200 jednostek rocznie. Celem racjonalnego wykorzystania możliwości rolniczych i leśnych Pomorza Zach. zostanie rozbudowany przemysł ziemniaczany i cukrowniczy w Gryficach i Kluczewie oraz przemysł drzewny w Koszalinie, Gryficach i Słupsku. Dla podniesienia rolnictwa powstaną w Słupsku i Barlinku fabryki maszyn rolniczych. W trzecim obiekcie sztandarowym przewiduje się powstanie w Elblągu wielkiej fabryki ciężkich maszyn, a jednocześnie rozpoczęta zostanie odbudowa dawnych zakładów „Blüssing“ z szerokim programem wytwórczości karoserii samochodowych. Zostaną również rozbudowane zakłady przemysłu włókienniczego w Szczytnie i Bartoszycach, zakłady przemysłu drzewnego w Morągu i w Szczytnie.

Następnego dnia po zamknięciu tak pracowitego i absorbującego Zjazdu rozpoczęły się dwudniowe obrady Konferencji Naukowej Instytutu Bałtyckiego na temat jednego z tych „sztandarowych obiektów“, t. j. „Pomorza Szczecińskiego i jego stanu oraz potrzeb gospodarczych“. (Zob. „Z prac Inst. Bałt.“, str...)

Z. —

Dni Rolnicze Wielkiego Pomorza. Jesień bieżącego roku zaznaczyła się na Wybrzeżu Gdańskim ożywionymi zjazdami, poświęconymi sprawom planowej odbudowy życia gospodarczego tego terenu.

Jako pierwsi zjechali się rolnicy, zaproszeni przez Wojewódzki Związek Samopomocy Chłopskiej na trzydniowe obrady (7—9 września 1947 r.) w ramach dorocznych Dni Rolniczych Wielkiego Pomorza, połączonych z akademią z racji trzeciej rocznicy święta Reformy Rolnej. O ile zeszłoroczne Dni Rolnicze, które miały miejsce w Bydgoszczy, poświęcone były zobrazowaniu stanu, w jakim znalazło się rolnictwo Wielkiego Pomorza (województwa: bydgoskie, gdańskie, olsztyńskie i szczecińskie) po wojnie, o tyle Dni Rolnicze gdańskie miały za zadanie zorientowanie społeczeństwa i władz co do stopnia możliwości wykonania postulatów trzyletniego planu i wyjaśnienia przyczyn uniemożliwiających całkowite jego zrealizowanie. Zasadniczy referat na ten temat wygłosił inż. Regulski ze Szczecina, ilustrując go bardzo boga-

tym, skrzętnie i mozolnie zebranym materiałem statystycznym. W zjeździe liczny udział wzięli przedstawiciele nauki rolniczej, reprezentowanej przez profesorów uniwersytetów w osobach pp. Łastowskiego, Jagmina, Górskiego, Kanafojskiego, Tilgnera, oraz Instytut Naukowy Gospodarstwa Wiejskiego w Bydgoszczy w osobach pp. Rosnowskiego i Leszczenko. Wygłosili oni wespół z pracownikami Samopomocy Chłopskiej szereg referatów, w których poruszyli najaktualniejsze zagadnienia z różnych dziedzin rolnictwa w dostosowaniu do istniejących warunków.

Zjazd był nacechowany gorącą chęcią wyznaczenia dróg do przełamania piętrzących się trudności i do możliwie pełnego uaktywnienia produkcji rolnej. Powodując się tym dążeniem, prelegenci nie unikali poruszenia momentów, ujemnie wpływających na wynik wysiłków rolników, i usprawiedliwiali je, o ile miały swe źródło w sytuacji i brakach od nas niezależnych, natomiast otwarcie i szczerze wskazywali na te niedociągnięcia z zakresu zarządzeń czy też organizacji, których uzdrowienie leży w mocy czy to władz nadrzędnych, czy też instytucyj miejscowych. Między innymi prof. dr Tilgner w referacie swym „Wymogi rolnictwa wobec przemysłu rolno-przetwórczego“ zwrócił uwagę na to, że cykl przetwórczości przemysłowo-rolnej składa się z trzech ogniw: wytwórczości, przerobu i dyspozycji nawzajem z siebie wypływających i razem dopiero stanowiących jedną całość. Wszystkie te trzy ogniwa powinny się znaleźć w jednym resorcie, mianowicie — rolnictwa, a tymczasem przedtem były podzielone pomiędzy trzy, a obecnie pomiędzy dwa resorty: rolnictwa oraz przemysłu i handlu. Taki podział, pomimo najlepszych chęci zainteresowanych resortów, odbija się ujemnie zarówno na producencie, jak na przemyśle.

Jako niedociągnięcie zjazdu należy podkreślić brak dyskusji nad referatami, pomimo zamieszczenia jej w programie.

Zjazd Dyrekcji Lasów Państwowych. Okręg Gdański D. L. P. odbył w Sopocie w dniach 12 i 13 listopada zjazd poświęcony zagadnieniom hodowli, eksploatacji lasu oraz przemysłowi leśnemu. Z wygłoszonych sprawozdań i referatów dowiadujemy się, że D. L. P. Okręgu Gdańskiego ma w swym posiadaniu 382.900 ha, z czego powierzchnia leśna wynosi 326.600 ha, z drzewostanem obliczonym na 25 milionów metrów kubicznych drzewa. Rocznie eksploatuje się około 500 tys. m^3, czyli 2% zapasu, co stanowi trochę mniej, niż roczny przyrost. Dyrekcja posiada 24 zakłady przemysłu drzewnego, 20 tartaków, fermę lisią oraz wylęgarnię ryb. W dziedzinie użytków ubocznych uzyskano 476 t żywicy, złowiono 113 t ryb i wyeksploatowano 5,5 tysięcy m^3 torfu.

Projektuje się, przez przeprowadzenie dolesień, podzielenie ogólnego obszaru lasów z 20% na 30% w stosunku do ogólnej powierzchni, uruchomienie fabryki płyt pilśniowych, co będzie miało ogromne znaczenie w związku z odbudową. Fabryka ta produkować ma 17.000 t płyt.

Stefan Biskupski

Zjazd dyrektorów R. D. P. P. w Sopocie. W dniach 6, 7 i 8 listopada b. r. odbył się w Sopocie ogólnopolski zjazd dyrektorów Regionalnych Dyrekcyj Planowania Przestrzennego z udziałem ministra odbudowy M. Kaczorowskiego, wiceprezesa G. U. P. P. J. Zaremby i licznych przedstawicieli władz, urzędów i instytucyj. W cyklu

ciekawych referatów połączonych z wystawą planów i wykresów, syntetyzujących wyniki długotrwałej pracy zaspołowej, przedstawiono obraz dorobku naszej planistyki na Wybrzeżu ze szczególnym zwróceniem uwagi na region gdański i jego zasadnicze funkcje w dziedzinie gospodarki morskiej.

Z referatów znaczenie zasadnicze dla regionu gdańskiego miały następujące: dyr. B. Malisza: „Rola regionów morskich na tle planu krajowego", prof. T. Ocioszyńskiego „Zagadnienie portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polskiej polityki morskiej", dyr. St. Różańskiego „Planowanie regionu gdańskiego" i inż. K. Lisowskiego, J. Szurowskiego i J. Bąkowskiej „Zagadnienie zespołu portowo-miejskiego Zatoki Gdańskiej".

Gospodarzem zjazdu była dyrekcja gdańska, referentami zaś dyrektorzy urzędów planowania przestrzennego oraz prof. T. Ocioszyński, kierownik Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego, którego udział podkreślał żywą łączność i współpracę dyrekcji gdańskiej z Instytutem.

Zasadnicze tezy i dane referatu prof. Ocioszyńskiego znalazły wyraz w artykule p. t. „Gdynia — Gdańsk, nadmorskie miasta Rzpltej", zamieszczonym na początku niniejszego zeszytu „Jantara". Z tego względu nie streszczając ich w tym miejscu, ograniczamy się tylko do przypomnienia wyjściowej myśli referatu, mianowicie że istotą dostępu do morza jest możność prowadzenia własnej gospodarki morskiej, a przede wszystkim obsługi własnego handlu zagranicznego, dalej możność pośredniczenia w tymże handlu państw obcych wreszcie stworzenia nowego pola pracy i dochodu społecznego. Te trzy aspekty określają strukturalną rolę gospodarki morskiej w całości gospodarstwa społecznego.

O rozwoju portu a szczególnie jego tranzycie stanowi nie tylko sprawność techniczna, lecz całość usług z zakresu obrotu morskiego, „zespół funkcyj handlowych i usługowych, która wynika z dojrzałości gospodarczej środowiska ludzkiego, a więc miasta portowego". Ten funkcjonalny związek portu i miasta jest szczególnie ważny w obecnym okresie ich kształtowania się i tworzenia prawie od nowa. Nadarza się wyjątkowa sposobność utworzenia zharmonizowanych zespołów miejsko-portowych, odpowiadających wymaganiom techniki i urbanistyki i dostosowanych do potrzeb szeroko planowanej gospodarki morskiej. Ich przyszła celowość zależy przede wszystkiem od trafnego określenia i zgrania kilku elementów podstawowych: wielkości i rodzaju przyszłych obrotów portowych, liczby i struktury zawodowej ludności, rozporządzalnej powierzchni lądowej i wodnej, terenowego rozmieszczenia przemysłu i powiązania komunikacyjnego całości. Wszystkie te elementy są w ścisłej zależności wzajemnej i dopiero ich umiejętne połączenie stwarza optymalne warunki pracy i wydajności całego zespołu.

Próbną koncepcją takiego zespołu dla Gdańska i Gdyni przedstawił inż. Lisowski.

Ograniczenia rozporządzalnej powierzchni pod rozbudowę, spowodowane narzuconym przez przyrodę pasmowym układem terenu i nieracjonalnością dotychczasowej zabudowy, wymagają oszczędnego wykorzystania terenu a równocześnie wytyczają podstawowe kierunki rozwoju miast i portów. Porty i pobliskie obszary przemysłowe powinny się rozwijać w kierunkach odśrodkowych: Gdańsk na wschód i po-

łudnie, Gdynia na północ i zachód. Ośrodki miejskie handlowo-przemysłowe rozwiną się w kierunku dośrodkowym z Gdańska do Gdyni i morza, z Gdyni ku Gdańskowi i Oksywiu, zaś osiedla mieszkaniowe w kierunkach odśrodkowych od miejsc pracy.

W zakresie komunikacji, napotykającej na szczególne trudności z uwagi na pasmowy układ terenu i duży ruch towarowy i osobowy, projektuje się utworzenie dwóch stacyj wlotowych dla ruchu z kraju: Tczewa dla Gdańska i Wejherowa dla Gdyni, zmiany w układzie dróg bitych i budowę nowych lotnisk. W komunikacji wewnętrznej przewiduje się budowę dwóch nowych dróg i kolei zelektryzowanej. Zasadą ogólną jest tworzenie najkrótszych połączeń bezpośrednich z wyeliminowaniem linii dalekobieżnych i towarowych poza miasto.

Znaczenie i rozwój portów i ich miast zależy nie tylko od dalekosiężnych układów krajowych i europejskich, lecz wiąże się też z bliskim regionem bezpośredniego zaplecza. Aktywizacja tego zaplecza jest wg. dyr. Malisza podstawą do stworzenia organicznej struktury całości obszaru Polski, co jest naczelnym zadaniem planu krajowego. W przestrzennym układzie Polski musi z jednej strony zarysować się kierunek ku morzu, dotychczas słabo odczuwany, z drugiej zaś wielki obszar nadmorski stać się żywą i czynną gospodarczo jednostką. Pomorze jest ciągle jeszcze rezerwą terenową osadnictwa rolniczego, zdolną wchłonąć poważną liczbę ludności, a jego potencjalna zdolność produkcyjna w zakresie rolnictwa i hodowli tworzy podstawę znacznego uprzemysłowienia. Jak korzystne są możliwości i skutki gospodarcze i urbanizacyjne tego kierunku rozwoju, świadczy przedwojenny stan województw pomorskiego i poznańskiego. Komisja Planowania na III Zjeździe Przemysłowym w Szczecinie zarysowała podział Wielkiego Pomorza na okręgi przemysłowe dolnej Odry i dolnej Wisły, jako obszary przemysłów współdziałających z portami, okręg Nadnotecki, będący przedłużeniem funkcyj portowych na wewnętrznej pętli drogi wodnej i okręgi Pomorza Zachodniego i Mazowieckiego o przemyśle opartym na surowcach organicznych. Charakterystyczne w tym podziale rozszerzenie funkcyj portowych aż pod okręg Nadnotecki uwydatnia znaczenie drogi wodnej, zwiększającej zasięg portów a zarazem wskazuje na poważne możliwości rozwoju tego okręgu. Uwydatniają się one już obecnie choćby w skali porównawczej ośrodków usługowych Wielkiego Pomorza, w której po Gdańsku i Szczecinie, jako ośrodkach II klasy, następuje Bydgoszcz i Olsztyn, przy czym pierwsza dzięki uprzemysłowieniu ma możność poważnego odchylenia w górę.

Obraz obecnego stanu zagospodarowania regionów nadmorskich przedstawia się bardzo nierównomiernie, przy czym nie jest on proporcjonalny do rzeczywistych możliwości terenu, lecz ciągle jeszcze pokrywa się z podziałem na ziemie dawne i nowe i stopniem zniszczenia. Najwidoczniej występuje to w okręgu gdańskim, (St. Różański: „Planowanie regionu gdańskiego") gdzie wieś w powiatach starych ma zaludnienie przedwojenne — 45 osób 1 km², gdy w nowych liczba jej mieszkańców na 1 km² zmniejszyła się z 47 do 27 a nawet 15. Podobnie nie zniszczony Sopot przekroczył przedwojenną liczbę mieszkańców, gdy miasta zniszczone pozostają daleko w tyle. Plany zagospodarowania regionów nadmorskich, wypracowane w Regionalnych Dyrek-

cjach, wychodząc z obecnej rzeczywistości są rzutami w przyszłość, mającymi ustalić wagę i proporcję wzajemną podstawowych gałęzi gospodarstw. Ludność, porty, przemysł, komunikacja, rolnictwo i rybołówstwo to zasadnicze elementy gospodarcze obu wielkich regionów nadmorskich: gdańskiego i szczecińskiego.

W regionie gdańskim warunki geograficzno - gospodarcze każą wyodrębnić zespół Gdańsk—Gdynia wraz z Elblągiem, Malborgiem, Tczewem i Wejherowem, jako specjalną jednostkę gospodarczą o więzi portowo-przemysłowo-komunikacyjnej, i resztę regionu o charakterze leśno-rolniczym, tworzącą najbliższe zaplecze aprowizacyjne zespołu. Między obu obszarami istnieją zasadnicze różnice zasięgu i znaczenia, mające swe odbicie nie tylko w związku z portami lecz i wyposażeniu komunikacyjnym i przemysłowym. Mimo to związek całości będący wynikiem naturalnego podziału zadań jest w tym okręgu wyjątkowo silny i wyraża się dążeniem do osiągnięcia wysokiego stopnia zaludnienia i produkcji. Według dyr. R ó ż a ń s k i e g o, przewidywana w planie długofalowym liczba ludności całego regionu ma wynosić ok. 1.640.000, co oznacza podwojenie stanu obecnego i przewyższenie o przeszło ⅓ stanu z r. 1939. Gros tej ludności, bo ok. 1.000.000 ma przypaść na wspomniane już miasta zespołu, co wymaga oczywiście dużej intensyfikacji gospodarczej i związanych z tym inwestycyj. Przewiduje się więc poważną rozbudowę komunikacji, przemysłu i portów, między innymi budowę portu przeładunkowego nad Martwą Wisłą w okolicy Gdańska, budowę kanału Gdańsk—Elbląg i dostosowanie Tczewa do przeładunków rzeczno-morskich. Jedną z głównych sprężyn projektowanego rozwoju regionu ma być przewidywany wzrost obrotów portowych, określony przez dyr. R ó ż a ń s k i e g o na 34 milj. t. łącznie, z czego ma przypaść 22 milj. t. na Gdańsk i 12 milj. t. na Gdynię.

Poważna rozbieżność między tymi liczbami, a liczbami obrotów wszystkich trzech portów w innych referatach (35 milj. t. u prof. O c i o s z y ń s k i e g o i 40 milj. t. u dyr. M a l i s z a) podkreśla wysuwane przez dyr. M o l e s s ę („Planowanie regionu Pomorza Zachodniego") trudności pracy planisty regionalnego — brak „zasadniczego ustalenia miernika względnie mierników rozwoju dla gospodarstwa społecznego jako całości oraz wyraźnych założeń w odniesieniu do wolumenów wywozu i przywozu poszczególnych grup towarowych i surowcowych, niezbędnych do pełnej organizacji rozwoju gospodarstwa społecznego". Te podstawowe ustalenia winny wyjść od centralnych komórek planowania, gdyż bez nich planista regionalny obraca się ciągle w ramach pierwszych przybliżeń, których skalę trudno określić — „może ona graniczyć z fantazją".

Ustaleń pozaregionalnych wymaga zarówno sprawa obrotów portowych jak ich specjalizacji lub uniwersalności, wzajemnego stosunku, następnie roli Szczecina, „skazanego na wielkość" przez warunki naturalne itp. Dopiero w oparciu o schemat krajowy znajdzie planowanie regionalne podstawę do przejścia od przeważającej dotąd metody przybliżeń do szczegółowych opracowań, w których schematy rysunkowe znajdą podbudowę liczbową, ustalającą nie tylko potrzebę, ale też koszt, czas, i możność techniczną wykonania projektów. Będzie to przejście do drugiego okresu planowania, którego zapoczątkowaniem była w pewnym stopniu omawiana konferencja.

J. Nieroda

Z ŻYCIA NAUKOWEGO NA POMORZU

WYBRZEŻE GDAŃSKIE

Akademia Lekarska w Gdańsku. Rektor Akademii w sprawozdaniu na październikowej inauguracji nowego roku szkolnego zaznaczył, że dwuletni okres, jaki Akademia ma za sobą, stanowi pewną zamkniętą całość, której istotą było budowanie fundamentów pod gmach, poświęcony krzewieniu nauk lekarskich, farmaceutycznych i stomatologicznych. Największą trudność przedstawiało skompletowanie grona nauczającego. Trudności te nie zostały jeszcze całkowicie pokonane, gdyż pozostaje w dalszym ciągu do obsadzenia kilka obowiązkowych katedr.

Z początkiem roku ub. grono nauczycielskie na Wydziale Lekarskim składało się: z 14 profesorów zwyczajnych, 1 profesora nadzwyczajnego, 2 profesorów kontraktowych, 4 zastępców profesorów. Rok bieżący rozpoczyna się w gronie zwiększonym o dwóch nowych profesorów zwyczajnych. Poza profesorami Wydział Lekarski posiadał w końcu roku sprawozdawczego jako pomocnicze siły naukowe: 26 adiunktów, 67 asystentów starszych, 57 asystentów młodszych, 5 zastępców asystentów itd., ogółem 173 pomocnicze siły naukowe. Rada Wydziału Farmaceutycznego obejmuje w chwili obecnej 10 osób, liczba pomocniczych sił naukowych wynosi 13 osób.

Na wydziale lekarskim był dotąd czynny I, II i IV rok studiów; obecnie uruchamia się III i V rok i w ten sposób zostaje uruchomione całe studium lekarskie. Wprowadza się ponadto z nowym rokiem kurs wstępny przy Akademii. Liczba studentów wynosiła rok temu na obu wydziałach 617 osób, w tym prawie połowa kobiet. Na wydziale lekarskim oba pierwsze lata liczyły przeszło 250 osób każdy, rok IV-ty — 42. Razem wydział lekarski obejmował 555 słuchaczy, wydział farmaceutyczny 64. Liczba nowoprzyjętych słuchaczy wynosić będzie ok. 450 osób wraz z kursem wstępnym, tak że ogólna liczba w roku bież. przekracza 1067 osób.

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego. Dzięki subwencjom Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża i niezmordowanym wysiłkom rektora Szkoły, prof. Kowalenki, nowy rok szkolny rozpoczął się w wyremontowanym gmachu w Sopocie.

Do egzaminów wstępnych zgłosiło się 560 kandydatów. Poza tym kontyngent słuchaczy został powiększony o 30 słuchaczy z rozwiązanej Akademii Nauk Politycznych.

Ilość studentów na wszystkich trzech latach, wraz z kursem wstępnym liczącym 50 słuchaczy, wynosi do 800 osób.

Na podstawie zarządzenia Ministerstwa Oświaty, zorganizowano przy Wyższej Szkole Handlu Morskiego wyższe studium administracyjne, które przyjmuje, po weryfikacji, byłych studentów Akademii Nauk Politycznych, prawdopodobnie w ilości 200 osób. Program tych studiów będzie realizowany przy współpracy profesorów Uniwersytetu Poznańskiego.

Wyższa Szkoła Muzyczna. Od dwóch lat istniały niższa i średnia szkoła gdańskiego Towarzystwa Muzycznego w Sopocie. Szkoły te pomyślnie rozwijając się osiągnęły 300 uczniów i w r. 1947 zostały upaństwowione. Liczą one obecnie 405 uczniów, z tego niższa szkoła 237, średnia 168.

Poziom na średniej szkole uzasadnił potrzebę stworzenia wyższej szkoły muzyki, co Ministerstwo Kultury i Sztuki w pełnej mierze uznało i, popierając starania prof. Śledzińskiego, dyrektora szkoły, zdecydowało się stworzyć w Sopocie Wyższą Szkołę Muziki, mającą za zadanie kształcić dalej absolwentów średnich szkół muzycznych Sopotu, Gdyni i Gdańska. Na razie otwarto dwa wydziały Szkoły: instrumentacyjny, fortepian i skrzypce oraz równocześnie zorganizowano kurs dokształcający dla nauczycieli.

W. G.

TORUŃ

Uniwersytet Mikołaja Kopernika rozpoczął trzeci rok akademicki.

Wydział humanistyczny liczył w roku ubiegłym i obecnym 28 katedr obsadzonych przez 9 profesorów zwyczajnych, 13 nadzwyczajnych i 3 zastępców. Ponadto czynnych jest 12 lektorów oraz 41 sił pomocniczych, adiunktów i asystentów. Studentów ogółem 506. W ciągu ub. roku wydział humanistyczny przeprowadził 3 habilitacje, 5 doktoratów i wydał 27 dyplomów magisterskich. Profesorowie i pracownicy naukowi wydziału przygotowali do druku lub ogłosili 160 większych i mniejszych prac naukowych.

Wydział matematyczno - przyrodniczy liczy obecnie 25 katedr obsadzonych przez 9 profesorów zwyczajnych, 9 nadzwyczajnych, 3 zastępców i jednego docenta. Sił pomocniczych wydział ma 57, uczniów zaś 683. Wynikiem pracy były 2 habilitacje, 1 doktorat, 10 dyplomów magisterskich. Trudności wydawnicze stoją na przeszkodzie wydaniu szeregu cennych rękopisów gotowych do druku. Dzięki uzyskania funduszów wydział prowadził badania terenowe w różnych dziedzinach: Prof. Passendorfer i prof. Zabłocki prowadzili badania nad trzeciorzędem okolic Chłapowa; prof. Passendorfer — badania mesozocium Tatr; prof. Galon badania pradoliny toruńsko - eberswaldzkiej; dr Okołowicz — badania morfologiczne na Pomorzu; mgr. Mrózek — badania wydm pod Toruniem; prof. Walas — badania chwastów na Pojezierzu Mazurskim; prof. Prüfer i E. Sołtys — badania motyli województwa pomorskiego; L. Klimek — badania ważek okolic Torunia i H. Leibrandtówna — badania chrząszczy okolic Torunia. Prace terenowe z ramienia Zakładu Mineralogii prowadzili: prof. M. Kołaczkowska na terenie Dolnego Śląska, dr I. Kardymowiczowa zaś z pomocą E. Gajdówny pracowała na Dolnym Śląsku z ramienia Muzeum Ziemi Pomorskiej, a p. L. Kongielowa w tym samym charakterze prowadziła roboty w Górach Świętokrzyskich.

Wydział prawno - ekonomiczny obejmuje 15 katedr, obsadzonych przez 3 profesorów zwyczajnych, 3 nadzwyczajnych, 6 zastępców profesorów i 4 przybranych wykładowców, poza tym — 2 adjunktów i 17 starszych i młodszych asystentów. Liczba studentów w Toruniu i oddziale olsztyńskim wynosiła 1.144.

Wydział sztuk pięknych miał w ciągu ubiegłego roku czynnych 8 katedr, zajmowanych przez 3 profesorów zwyczajnych, 4 nadzwyczajnych i 1 kontraktowego. Obok nich wydział posiadał 6 adiunktów oraz 5 starszych i młodszych asystentów. Studentów 81. W ciągu ubiegłego roku wyłonił nowy program studiów, który stanowi pierwszą w Polsce próbę nauczania sztuki zarówno w zakresie teoretycznym jak praktycznym, mającą na celu przygotowanie naukowe i praktyczne pracowników na polu organizacji życia artystycznego w dziedzinie

plastyki, zabytkoznawstwa, konserwatorstwa, krytyki artystycznej i muzealnictwa.

E. O.

SZCZECIN

Szkoła Inżynierii. Drugi z kolei rok szkolny rozpoczął się 5 listopada. Czynne są w dalszym ciągu trzy wydziały: mechaniczny, elektryczny oraz inżynierii, przy czym ten ostatni dzieli się na sekcje: lądową, wodną i architektury. Projektuje się utworzenie w bieżącym roku czwartego wydziału, chemicznego, poza tym — uruchomienie studium leśnego, które by rozwinęło się z czasem do rozmiarów wydziału rolno-leśnego. Szkoła uwzględnia w swoim programie zagadnienia budowy maszyn okrętowych i małych jednostek na wydz. mechanicznym, budowę statków rzecznych — na sekcji wodnej oraz budownictwo portowe na sekcji lądowej. Na pierwszy rok studiów zapisało się z górą 400 studentów, na drugi — ok. 450. Prócz tego na każdym z wydziałów istnieją kursy wstępne liczące łącznie ok. 400 osób. Profesorowie mieszkają przeważnie na miejscu; kilku dojeżdża z Gdańska, Poznania i Warszawy.

A. W.

Z KRAJÓW BAŁTYCKICH

Poziom płac i kosztów utrzymania w Szwecji[1].

Płace są w Szwecji niemal całkowicie regulowane na zasadzie umów zbiorowych, które ostatnio opiewają na jeden rok, lub też w formie stałej taryfy płac, albo wreszcie w formie płac minimalnych. Niemal 50% pracy w przemyśle szwedzkim wynagradzane jest systemem akordowym, przy czym zaznacza się coraz silniejsza tendencja w tym kierunku.

W czasie wojny przyjęto metodę podwyższania płac od czasu do czasu przy pomocy dodatków wyrównujących różnicę w kosztach utrzymania, przy czym w ciągu lat wojennych pięciokrotnie regulowano stosunek tych podwyżek do bieżących stawek kosztów utrzymania. W chwili wybuchu wojny wskaźnik kosztów utrzymania wynosił w Szwecji 169 w stosunku do 100 w r. 1914. W lipcu r. 1942 wskaźnik ten wynosił już 237, czyli o 40% więcej niż w r. 1939. Na podstawie różnych umów zbiorowych wspomniany dodatek wyrównawczy do płac podnosił ich poziom tylko o 20,7% w stosunku do r. 1938. Wkrótce jednak rząd szwedzki postanowił zapobiec dalszemu wzrostowi kosztów utrzymania przez wprowadzenie cen sztywnych, i to wpłynęło pośrednio na stabilizację płac. Ku końcowi wojny koszty utrzymania były o około 36% wyższe niż na początku r. 1940, przyczym 58,3% tej zwyżki wyrównano dodatkami do płac. Niezależnie od dodatków wyrównawczych wprowadzano podwyżki płac podstawowych dla niektórych kategoryj pracowników, w szczególności dla pracowników rolnych oraz dla kobiet w ogólności, których płace wzrosły w stosunku do płac mężczyzn.

Po zakończeniu działań wojennych organizacje zawodowe dążyły do przywrócenia przedwojennego poziomu płac „rzeczywistych", a tym dążeniom sprzyjała powojenna koniunktura w gospodarstwie szwedzkim i związany z nią brak sił roboczych. W rezultacie gdy w marcu r. 1947 koszty utrzymania były o ok. 50% wyższe od przedwojennych, płace wykazywały zwyżkę 60% w stosunku do poziomu przedwojennego, czyli nastąpiła zwyżka rzeczywistych płac o 10% lub więcej,

[1] Źródło: Skandinaviska Banken, II kwartał 1947 r.

w wypadku płac kobiecych. Jest rzeczą interesującą, że podobne zjawisko wystąpiło w Stanach Zjednoczonych A. P., przy czym zwyżka rzeczywistych płac wynosi tam aż 25% (zaś w r. 1944 wynosiła 40%) w stosunku do poziomu przedwojennego. Należy jednak zauważyć, że przedwojenny poziom płac w Szwecji był wyższy niż w Stanach Zjednoczonych, wskutek czego obecna różnica jest w istocie mniejsza.

Niezwykle wysoki poziom płac w obu tych krajach staje się niejednokrotnie, jak np. w transporcie morskim, czynnikiem zmniejszającym konkurencyjność ich przemysłów w stosunku do krajów o niższej stopie życiowej i niższym poziomie płac.

Znaczenie rolnictwa i przetwórstwa rolnego w gospodarstwie narodowym Danii[1]. Jeszcze w r. 1870 w Danii przypadało na rolnictwo ok. 44% ogólnego stanu zatrudnienia, z biegiem lat jednak, na skutek udoskonalenia organizacji i metod pracy, oraz znacznych wkładów kapitałowych następował szybki spadek tego udziału, który w r. 1900 wyrażał się kwotą 37%, w r. 1920 — 30%, a w r. 1940 już tylko 25,1% (zaś razem z ogrodownictwem, drobiarstwem i pszczelarstwem — 26,3%). Absolutne cyfry zatrudnienia w rolnictwie wykazują, oczywiście, inny stosunek ze względu na wzrost ogólnej liczby ludności kraju, mianowicie gdy w latach 1882—1900 rolnictwo duńskie zatrudniało ok. 1 miliona osób, to w r. 1940 niemal tyle samo, bo 965.014 osób (wobec 4,05 milionów głów ludności Danii).

O znaczeniu rolnictwa, jako bazy surowcowej, dla duńskiego gospodarstwa narodowego wymownie świadczy fakt, że przy owych 26,3% zatrudnionych w rolnictwie i pokrewnych zawodach w r. 1939 aż 72,7% wartości ogólnego wywozu przypadało na artykuły rolne i przetwórstwa rolnego, przy czym wartość importowanych dla rolnictwa artykułów w postaci ziarna i makuchów na pasze wynosiła tylko 9,6% tejże wartości ogólnego wywozu. Osiągnięcia te są szczególnie uderzające na tle znanego naturalnego ubóstwa piaszczystych gleb duńskich. Wojna wprowadziła poważne zakłócenia w te stosunki i jeszcze w pierwszych latach powojennych wywóz produktów rolniczych i przetwórstwa rolnego z Danii nie osiąga norm przedwojennych, w r. 1946 bowiem wynosił 62,4% wartości ogólnego wywozu. Zarówno w okresie wojny jak i jeszcze w r. 1946 jedną z poważnych przyczyn tego zjawiska był bardzo znaczny spadek importu pasz zagranicznych, który wpłynął na zmniejszenie produkcji artykułów przetwórstwa rolnego oraz ich eksportu.

Opierając się na danych przedwojennych, można stwierdzić ogólnie, że przy przeszło dwa razy większej niż w Danii gęstości zaludnienia rolniczego Polska produkowała stosunkowo 1,5 raza mniej w zakresie produkcji roślinnej i 2,5 raza mniej w zakresie produkcji zwierzęcej. Rolnictwo, z którego w Polsce żyło 60,6% (r. 1931) ludności, uczestniczyło w wywozie polskim zaledwie w 39—44% (łącznie z artykułami przetwórstwa rolnego). Proces odpływu ludności wiejskiej do miast, który ma stać się jednym z głównych czynników przyszłej równowagi demograficzno-gospodarczej Polski, jako

[1] Cyfry oparte na: 1. Report from the Danish National FAO-Committee to the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), Denmark, May 1947; 2. C. Strzeszewski, Zagadnienie uprzemysłowienia Polski, „Ekonomista", II kw. 1947; 3. „Fairplay", 2. X. 1947.

kraju przemysłowo - rolniczego, dotychczas zaznaczył się jeszcze bardzo słabo w stosunku do potrzeb wyznaczonych przez wyżej przytoczone liczby, mianowicie spadek gęstości zaludnienia rolniczego wyniósł w Polsce w r. 1946 ok. 20% w stosunku do r. 1939. Ciekawe jest spojrzenie na zagadnienie roli gospodarczej rolnictwa duńskiego pod kątem wzajemnego stosunku spożycia krajowego i wywozu artykułów przetwórstwa rolnego. W zakresie głównych artykułów produkcji zwierzęcej sprawy te wyglądały następująco:

Spożycie krajowe i wywóz głównych artykułów produkcji zwierzęcej w latach 1939, 1944 i 1946 (w %% ilości produkcji)

Artykuły	1939		1944		1946	
	Spoż. kraj.	Wywóz	Spoż. kraj.	Wywóz	Spoż. kraj.	Wywóz
masło	18,0	82,0	54,2	41,8	41,8	55,3
ser	63,6	27,2	88,8	3,0	65,4	19,2
mięso woł. i ciel. .	56,0	37,4	66,6	29,8	62,5	35,7
mięso wieprz. i bek.	33,6	65,2	46,6	50,0	67,4	31,5
jaja	21,6	76,8	89,5	6,2	77,2	21,0

Przytoczone dane odzwierciadlają niezmiernie wysoki stosunek nadwyżek eksportowych do ogólnej produkcji artykułów przetwórstwa rolnego w okresie przedwojennym, gdy równocześnie pokrywano bardzo wysoki poziom spożycia krajowego[1], dalej bardzo znaczny spadek tego udziału w czasie wojny (równolegle z odpowiednim wzrostem udziału spożycia krajowego), wreszcie różnice w tym zakresie między r. 1939 i 1946. Równocześnie jednak liczby te pozwalają domyślać się znacznego spadku produkcji w latach wojennych. Jeżeli np. wywóz jaj w r. 1944 stanowił zaledwie 6,2% ogólnej produkcji, a w r. 1946 wciąż tylko 21%, zamiast 76,8% w r. 1939, to zjawisko to da się wytłumaczyć szczególnie jaskrawym w tym zakresie spadkiem produkcji, mianowicie ze 134.000 ton w r. 1939 do 48.000 ton w r. 1944 i 57.000 ton w r. 1946. Raczej wyjątkowe stanowisko zajmuje duńska produkcja serów, która w r. 1946 wzrosła o ok. 175% w stosunku do poziomu z lat 1930—1939 i osiągnęła 52.000 ton. Nie wpłynęło to jednak na stosunkowy wzrost odnośnych kwot eksportowych, ponieważ wzrosło bardzo znacznie spożycie krajowe sera. Warto zauważyć, że przedwojenna produkcja sera trzech głównych konkurentów Danii wynosiła: Nowej Zelandii 82.000 ton, Holandii 58.000 ton i Australii 16.000 ton. Podobnie jak z jajami ma się sprawa z mięsem wieprzowym i bekonami, a przyczyną spadku produkcji jest w znacznej mierze wspomniany spadek importu pasz.

Duńska produkcja masła opiera się w głównej mierze na imporcie makuchów; jeśli jednak przed wojną Dania za wyeksportowany 1 kg masła mogła sprowadzić 17 kg makuchów, to obecnie tylko 9 kg. Jak wiadomo, produkcja bekonów zależna jest w znacznym stopniu od produkcji mleka, a więc również od wspomnianego importu makuchów. Podobna zmiana stosunków wartości dotyczy również jednej z naj-

[1] Por. „J a n t a r“, Rok III, z. 2, str. 153.

istotniejszych pozycyj importu duńskiego, mianowicie węgla. W r. 1938 Duńczycy płacili za 1 tonę angielskiego węgla ok. 11 kg masła, ale dziś za 1 tonę węgla amerykańskiego muszą dać podwójną ilość masła. Równie niekorzystny stosunek zachodzi, oczywiście, między ceną importowanego węgla a ceną eksportowanych przez Danię bekonów. Fakty te powodują stosunkowe obniżenie poziomu spożycia krajowego w ostatnich czasach, celem uzyskania jak największych nadwyżek eksportowych. Zmniejszenie roli eksportu artykułów przetwórstwa rolnego w duńskim bilansie płatniczym ma jednak charakter raczej przejściowy, związany nie ze spadkiem wartości artykułów wywożonych przez Danię, lecz z obecnymi nienormalnymi warunkami w zakresie światowej produkcji i obrotów niektórymi artykułami, stanowiącymi główne pozycje duńskiego importu.

Do r. 1939 głównymi odbiorcami duńskich artykułów przetwórstwa rolnego były: W. Brytania — 75% wywozu masła, 73% wywozu jaj, większość wywozu bekonów, Niemcy — 23% wywozu masła, 24% wywozu jaj, znaczna część wywozu bydła, świń, sera, tłuszczów zwierzęcych itd., wreszcie Belgia i Francja, przy czym te dwa kraje odbierały właściwie całą resztę wywozu duńskiego w tym zakresie. Po wojnie obraz ten uległ dość poważnym zmianom w wyniku zaburzeń życia gospodarczego wymienionych krajów. W związku z bardzo istotnym zmniejszeniem się możliwości importowych Niemiec oraz podobnym, acz bez porównania łagodniejszym, zjawiskiem w odniesieniu do W. Brytanii duński eksport znalazł sobie szereg nowych odbiorców, których udział prawdopodobnie przez dłuższy okres będzie raczej wzrastał w stosunku do udziału przedwojennych głównych odbiorców. W r. 1946 kierunki wywozu duńskich artykułów pochodzenia zwierzęcego przedstawiały się następująco (w %%):

W. Brytania	53,0
Belgia/Luks.	8,6
Niemcy	6,1
ZSRR	5,3
Szwecja	4,7
Szwajcaria	4,1
Finlandia	3,7
Norwegia	2,7
Francja	2,7
Holandia	2,1
Czechosłowacja	2,0
Polska	1,9
St. Zjedn. A. P.	1,1
Inne kraje	3,0

Maria Boduszyńska

RECENZJE I OMÓWIENIA

L e p s z y Kazimierz: Dzieje floty polskiej. Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947, Instytut Bałtycki, s. XIV, 351, 1 mapa.

Badania dziejów polskich poczynań na morzu mają za sobą już przeszło wiekowy dorobek. Jeszcze w r. 1811 ukazała się pierwsza „Historyczna wiadomość o ziemi pomorskiej, mieście Gdańsku oraz żegludze i panowaniu Polaków na Morzu Bałtyckim", skreślona przez Tomasza Ś w i ę c k i e g o. W ślad za tym dali w r. 1843 Łukasz G o ł ę b i o w s k i, a w r. 1865 Julian B a r t o s z e w i c z dwa dalsze syntetyczne zarysy dziejów polskiej floty. Były to jeszcze bardzo niewystarczające próby monografii bez uwzględnienia w pełni całego zasobu źródeł. I dopiero z początkiem obecnego wieku, ubocznie zresztą, badając problemy polskiej polityki bałtyckiej, czy też dzieje języka polskiego lub dzieje polskiego oręża, S z e l ą g o w s k i, K l e c z k o w s k i i H u p e r t wydobyli dalsze ciekawe szczegóły źródłowe z przeszłości naszych morskich poczynań. Coraz częściej bowiem zainteresowania badaczy naszej przeszłości zwracały się ku Bałtykowi.

Przełomowym rokiem dla badań dziejów polskiej floty był rok 1922, w którym Aleksander C z o ł o w s k i ogłosił na szerokiej podstawie źródłowej oparty, przy wykorzystaniu niemal kompletnej literatury polskiej a częściowo i obcej, szkic historii marynarki w Polsce. Praca C z o ł o w s k i e g o przyniosła bardzo wiele nowych, nieznanych szczegółów i z jednej strony stała się zasadniczym podręcznikiem do dziejów naszej floty w ostatnim dwudziestoleciu międzywojennym, z drugiej zaś podnietą i zachętą do specjalnych badań w tej dziedzinie. Nowsze drobiazgowe badania B o d n i a k a, L e p s z e g o C z a p l i ń s k i e g o, publikowane głównie w „Roczniku Gdańskim", następnie szereg drobniejszych prac monograficznych oraz życiorysy ludzi morza w „Polskim Słowniku Biograficznym", przyniosły nie tylko wiele nowego i ukrytego dotąd w archiwach i bibliotekach materiału, lecz również w nowym świetle przedstawiły bardziej zasadnicze rysy naszej morskiej przeszłości.

Nasuwała się przeto potrzeba rewizji dotychczasowych poglądów i rozszerzenia monograficznego ujęcia dziejów polskiej marynarki. Zamierzał to uczynić Aleksander C z o ł o w s k i w formie drugiego wydania swej „Marynarki w Polsce". Dokonał zaś tego Kazimierz L e p s z y, ogłaszając „Dzieje floty polskiej", obszerną monografię o ściśle naukowym charakterze, obejmującą rozwój i działalność polskiej marynarki wojennej od lat najdawniejszych po czasy powstania styczniowego.[1]

---

[1] Obok omawianej monografii „Dzieje floty polskiej" wydał prof. L e p s z y krótki „Zarys dziejów marynarki polskiej" (Biblioteka Historyczna. „Przyszłość — przyszłości", nr. 2. Kraków 1947, s. 84). W zarysie tym, ujętym w formie popularnej dla młodzieży, zobrazował dzieje polskiej marynarki wojennej od r. 1517 do końca ostatniej wojny światowej, uwzględniając bardzo szeroko (niemal połowa pracy) historię polskiej floty wojennej lat 1920—1946.

Całość książki rozpada się na 21 rozdziałów, z których dwa pierwsze posiadają charakter wprowadzającego w zagadnienie wstępu. Rozdział „Człowiek a morze“ daje krótką i trafną charakterystykę wpływu morza na cywilizację i psychikę narodów nadmorskich. Rozdział następny „Okręty i nawigacja“ obrazuje rozwój budowy statków, podaje i omawia typy najczęściej spotykanych okrętów wojennych, informuje o budownictwie okrętowym i technice nawigacyjnej dawnych wieków. Właściwe dzieje floty polskiej rozpoczyna autor krótkim zobrazowaniem żeglarstwa słowiańskiego nad Bałtykiem, by zarysem działalności kaperskiej Gdańska w wojnie trzynastoletniej i opisem stoczonej w r. 1463 morskiej bitwy elbląskiej zamknąć obraz pierwszych polskich poczynań na morzu, określonych trafnie jako „Przedwiośnie polskiej marynarki“.

W ten sposób stajemy u progu czasów nowożytnych i właściwej, nieprzerwanej już przez szereg lat historii polskich morskich poczynań. „Flotylla Zygmunta Starego“ — to pierwsza flota wojenna Rzeczypospolitej, która, mimo kilkuletniego zaledwie trwania (1517—1522), wprowadziła Polskę stosunkowo wcześnie w rodzinę morskich państw. Lecz właściwym twórcą polskiej siły zbrojnej na morzu i pierwszym realnym politykiem rozumiejącym ważność posiadania własnej floty wojennej na Bałtyku był Zygmunt August. Jego wysiłkom morskim poświęca też autor osiem następnych rozdziałów, przedstawiając „Plany organizacji floty“, a przede wszystkim inicjatywę ks. Albrechta. Z kolei przedstawione są wysiłki z lat 1560—1563, kiedy w formie nowej flotylli kaperskiej „Bandera polska znów pojawia się na Bałtyku“. „Działania na morzu w pierwszej fazie wojny północnej“, przedstawione wyczerpująco na tle zarysu krzyżujących się na Bałtyku interesów Danii, Szwecji, Lubeki i Polski, jak również zobrazowanie wyczynów polskich okrętów wojennych w tym czasie — to treść dalszego rozdziału. Zygmunt August dąży jednak przede wszystkim do utworzenia prawnych i trwałych podstaw dla swej floty. „Stanowisko Gdańska i ustanowienie Komisji Morskiej“, zwycięsko rozegrany choć tragiczny w swym założeniu „Konflikt z Gdańskiem“, stanowią etapy wydarzeń, których polityczne rezultaty w formie statutów Karnkowskiego wykroczyły daleko poza pierwotne zamierzenia i postawiły sprawę *dominium maris Baltici* Zygmunta Augusta na czele zagadnień Rzeczypospolitej. Z kolei kreśli autor „Schyłek wojny północnej“ oraz pojawiające się jako wynik zmienionej sytuacji po przegranym politycznie kongresie pokojowym w Szczecinie w r. 1570 „Nieprzyjaźń z Danią i budowa regularnej floty polskiej“. Końcowy z tych rozdziałów poświęconych działalności ostatniego z Jagiellonów na Bałtyku jest próbą syntezy i oceny korzyści, jakie przyniosło „Dzieło Zygmunta Augusta“. Tu daje autor sylwetkę wyjątkowej postaci polskiego morskiego rycerza tych czasów, Stanisława Dunin-Wąsowicza, i tu ocenia słusznie rezultaty bałtyckiej polityki Zygmunta Augusta. Wyniki tej części książki opierają się w znacznej mierze na szeregu źródłowych rozprawek B o d n i a k a.

„Dwa pierwsze bezkrólewia“ — to czasy, kiedy sprawy morskie w formie żądań pod adresem kandydatów na tron polski zajmują

żywo umysły ogółu szlachty. „Flota Batorego“ zapowiadała nowy rozkwit polskiej działalności na morzu, niestety, jak to trafnie autor podkreśla i udowadnia, po zażegnaniu gdańskiego konfliktu myśl morska zostaje pogrzebana, król rezygnuje z morza i następuje w dziejach Polski „Dziesięć lat bez floty“.

Czasy Zygmunta III stanowią drugi okres rozwoju polskiej marynarki wojennej. „W obronie tronu szwedzkiego“ potomka dynastii Wazów wyrusza z Polski w orszaku królewskim kilka tysięcy Polaków i w ten sposób zapoznaje się z morzem i morską żeglugą. Tymczasem działania wojenne zmuszają Polskę do nowego realnego wysiłku na morzu, a pierwotna jagiellońska flota kaperska ustępuje miejsca regularnej flocie wojennej. Pierwsze jej działania przypadają jeszcze „W dobie wojny inflanckiej (1600—1621)“, lecz główna akcja militarna występuje w momencie, gdy „Wojna o ujście Wisły“ zagroziła na dobre polskiemu oknu na. świat. Słynne i znane powszechnie „Zwycięstwo oliwskie“ zamknęło świetny rozwój marynarki Zygmunta III. Nieszczęśliwe wmieszanie się króla w wojnę trzydziestoletnią przyniosło jednak niebawem zagładę floty polskiej a zarazem przekreśliło wysiłki morskie szwedzkiego króla na polskim tronie, który razem z odziedziczoną po matce krwią jagiellońską dziedziczył i należyte zrozumienie bałtyckiego problemu.

Dwa ostatnie rozdziały przedstawiają „Czasy Władysława IV“, charakteryzując wysiłki i wielkie plany tego króla, po czym następują „Trzy wieki upadku“. Zaledwie nikłym blaskiem rozjaśnia je poezja Marcina Borzymowskiego oraz złudne nadzieje budzi inicjatywa lennego księcia kurlandzkiego, Jakuba I, który nie tylko buduje we własnych stoczniach w Libawie i Windawie 44 okręty wojenne i 79 statków handlowych, lecz, zakupiwszy wyspę Tobago, próbuje zakładać państwo kolonialne.

Epilogiem polskich poczynań na morzu jest mało znana inicjatywa morska w czasach powstania styczniowego, gdy niezależnie od siebie w kilku zagranicznych ośrodkach powstańczych zostaje podjęta myśl walki morskiej. Zakupione okręty wojenne i pomysły interwencji od strony morskiej są wyrazem daleko już sięgającego przenikania morskiej myśli w społeczeństwo polskie XIX wieku. A choć i akcja Zbyszewskiego i morska wyprawa Łapińskiego nie osiągnęły rezultatów, to jednak były one ciekawym powiązaniem działań lądowych i morskich w ostatniej ubiegłego wieku walce o niepodległość.

Tak przedstawia się w ogólnym zarysie treść książki. Uzupełnieniem jej są obszerne przypisy źródłowe (zamieszczone bardzo trafnie na końcu i nie przerywające toku opowiadania), indeks osób i miejscowości oraz obszerny wykaz najważniejszej literatury naukowej. Nie bez znaczenia jest fakt, że kiedy C z o ł o w s k i 25 lat temu, podając kompletny wykaz literatury przedmiotu, przytacza 87 pozycji, to L e p s z y, dając jedynie wykaz najważniejszych opracowań, wymienia już 121 tytułów.

„Dzieje floty polskiej“ stanowią ważne wydarzenie w polskiej historiografii. Syntetyczne i systematyczne zebranie dotychczasowych wyników badań naukowych, oparte na skrupulatnym wykorzystaniu dotychczasowych prac oraz na własnych badaniach archiwalnych autora, zwłaszcza dla czasów pierwszej połowy

XVII w. i okresu powstania styczniowego, pozwala sądzić, że omawiana książka stanie się na długie lata przewodnikiem po dziejach polskich wysiłków zbrojnych na morzu.

Szereg nieznanych momentów, jak np. zwycięstwo morskie Wejhera pod Helem w r. 1606, czy ustalenie tonażu floty Władysława IV, rozszerzy znakomicie zasób naszych wiadomości w tej dziedzinie.

Praca pisana stylem jasnym i przejrzystym, o logicznym rozłożeniu treści, nadaje się na lekturę nie tylko dla specjalistów, lecz także dla ogółu inteligencji polskiej oraz starszej młodzieży. Jako najważniejszy ogólny rezultat uznać należy stwierdzenie znacznego wpływu morza na psychikę lądowego przez długie wieki Polaka. Autor, przedstawiając wysiłki nasze na morzu, nie waha się stwierdzić, że są one w porównaniu z innymi morskimi narodami niejednokrotnie nikłe i szczupłe, że często kończą się tragiczną katastrofą. Zarazem jednak wykazuje, że w warunkach tak bardzo lądowego państwa, jakim była Rzeczpospolita Polska XVI, XVII czy XVIII wieku, i w warunkach utrudnień, na jakie napotykała polska inicjatywa morska zarówno ze strony zazdrosnych o panowanie nad Morzem Bałtyckim sąsiadów, jak ze strony szerokich mas społeczeństwa polskiego, nie rozumiejących doniosłości problemów morskich, jak też ze strony egoistycznej polityki gospodarczej Gdańska, są one nadspodziewanie dodatnie.

Zrozumiałe, że każda praca, a zwłaszcza syntetyczna monografia zawiera pewne nieścisłości, braki czy usterki. Szereg przeoczeń czy omyłek wykażą recenzje w fachowych pismach historycznych. Tu jedynie należało by zwrócić uwagę, że autor przeoczył drobny wprawdzie, lecz charakterystyczny przyczynek Bodniaka, ogłoszony w r. 1932 w „Roczniku Gdańskim", t. VI, o nobilitacji czterech kapitanów kaperskich w dniu 18 marca 1569 na sejmie w Lublinie.

Sprawa bandery, to dalsze zagadnienie, wymagające sprostowania czy dokładniejszego naświetlenia. Wydaje się, że właśnie tradycyjnie znana zgięta ręka na czerwonym tle, ze srebrnym mieczem w dłoni, była flagą floty królewskiej, a stylizowany orzeł bez korony był banderą Rzeczypospolitej. Tak przynajmniej współczesne zagraniczne opisy flag morskich przedstawiają historyczne polskie bandery. Problem ten rozważa też i najwybitniejszy polski znawca spraw morskich XVI w., prof. Bodniak, w świeżo wydanej monografii „Polska a Bałtyk za ostatniego Jagiellona". Już prof. Czapliński w recenzji zamieszczonej w „Przeglądzie Zachodnim" zwrócił uwagę, że wojenne okręty Władysława IV nie marniały bezczynnie w r. 1637, lecz służyły do przewozu towarów, przekształcone z wojennych na handlowe.

Zauważyć też trzeba, opierając się na materiałach dawnego Archiwum Gdańskiego, na — dziś, niestety, zaginionych — księgach „missiwów", że początki organizacji polskiej floty kaperskiej sięgają jeszcze roku 1464, a pierwszym organizatorem polskich morskich sił zbrojnych był Kazimierz Jagiellończyk w czasie wojny trzynastoletniej.

Szkoda również, że autor pominął zupełnie milczeniem wcześniejsze, przed w. XIX próby organizowania polskiej żeglugi na Morzu Czarnym. Ślady ich znaleźć można w rozmaitych okresach naszych dziejów, aż po Sta-

nisława Augusta Poniatowskiego włącznie. O wcześniejszych poczynaniach w tym kierunku wspominano już w naszej historiografii (Bartoszewicz).

Za poważny brak uznać należy zamieszczenie w pracy jednej tylko, i to bardzo nieprzejrzystej, mapki polskiego wybrzeża. Poza tym pożądane byłyby ilustracje, które rozszerzyłyby obraz pisany. Niewątpliwie braki te zostaną usunięte w następnych, i to rychłych, wydaniach. Książka Lepszego bowiem na pewno szybko rozejdzie się wśród czytelników polskich.

Marian Pelczar

Skorowidz nazw miejscowości Pomorza Zachodniego i Ziemi Lubuskiej. Według uchwał Komisji Ustalania Nazw Miejscowości przy Min. Admin. Publicznej. Poznań 1947, Instytut Zachodni, str. 172.

Skorowidz ma zupełnie inny charakter niż wszystkie dotąd opublikowane. Jest on owocem zbiorowych prac, najpierw Poznańskiej Komisji Regionalnej Ustalania Nazw Miejscowych, a następnie Komisji głównej przy Min. Administracji, podaje bowiem wyłącznie nazwy ustalone i jedyne dopuszczone do użytku w życiu publicznym. Tak się szczęśliwie złożyło, że dla tego odcinka Ziem Odzyskanych najwcześniej ustalono nazwy wszystkich gmin i gromad samodzielnych, oczywiście też stacji kolejowych. Wydawnictwo jest więc bardzo aktualne, a szybkość ukazania się świadczy niewątpliwie korzystnie o energii i tempie prac środowiska poznańskiego. Wydawcy poprzedzili skorowidz informacyjnym wstępem; podpisani pod nim pp. Kolańczyk i Rusiński. Podają w nim naprzód stronę prawną ustalania nazw miejscowych, co jest pociągnięciem zręcznym, bo skorowidz rozchodząc się masowo pouczy czytelników, jak doszło do ustalenia nazw, ułatwi, być może, likwidację pewnych przesądów, nieufności i niewiedzy. Druga część wstępu informuje o układzie skorowidza i zasad, którymi się wydawcy kierowali.

Skorowidz składa się z dwóch części. Polsko - niemiecka jest częścią zasadniczą. Znajdujemy w niej alfabetycznie ułożone nazwy polskie wraz z dopełniaczem i przymiotnikami (np. Barlinek, -nka, barlinecki) zgodnie z praktyką urzędowych ogłoszeń w Monitorze. Obok określono charakter osady (miasto, wieś, przysiołek, stacja kolejowa), dalej przynależność powiatową, nazwę niemiecką i liczbę mieszkańców w 1939 r. Jak widać, treść bardzo bogata. Część niemiecko-polska odgrywa rolę pomocniczą, znajdujemy w niej obok nazwy niemieckiej tylko nazwę polską, jest to więc rodzaj odsyłacza do części pierwszej. Godzi się jeszcze wspomnieć osobny ustęp, pouczający o podziale administracyjnym, przy czym dokładnie podano zmiany w stosunku do czasów niemieckich.

Pisząc recenzję, nie miałem możności sprawdzenia kompletności skorowidzu, nic jednak rażącego i rzucającego się w oczy nie znalazłem. Omyłki i przeoczenia są zasadniczo możliwe, gdy się weźmie pod uwagę pośpiech wydawniczy (w czerwcu ostatnie ustalenia a we wrześniu skorowidz wyszedł z drukarni).

Gdy najważniejsza część prac komisji (ustalenie nazw osad) jest mniej więcej ukończona i zaczynają się pojawiać rezultaty w postaci słowniczków, nadejdzie pora na zorientowanie się w sposobie postępowania komisji regional-

nych, a co za tym idzie, na wydanie o nich sądu. Na razie najłatwiej będzie można ocenić ustalenie nazw pomorskich, a to dlatego, że znamy podstawę ustaleń, jaką były w zasadzie zbiory onomastyczne ks. Kozierowskiego. Oceny będą oparte na interpretacji lingwistycznej historycznych zapisów, będą więc w pierwszym rzędzie zagadnieniem naukowym, ale w dalszej przyszłości będą podstawą do nieuniknionych poprawek. Przyszłość to jednak dalsza, w dużym bowiem przybliżeniu zadanie przez komisje zostało poprawnie rozwiązane, a społeczeństwu po febrze onomastycznej należy się dłuższy odpoczynek.

Na razie można się z czytelnikami podzielić ogólnymi wrażeniami z lektury skorowidza. Wydaje się, że zasadniczym rysem jest „zwielkopolszczenie" Pomorza. Zaczęła się cała historia już *Atlasem* ks. Kozierowskiego, który rekonstruując nazwy pomorskie nie uznawał lokalnych właściwości fonetycznych i słowotwórczych, różniących Pomorze od Polski kontynentalnej. Wywołało to sprzeciwy językoznawców, odzywające się w przedwojennych recenzjach *Atlasu*. Pomimo to tendencje przejawione u ks. K. odżyły po wojnie w pierwszych próbach ustalania nazw pomorskich. Np. na konferencji w Szczecinie w 1945 r. przemianowano wszystkie pomorskie -gardy na ogólnopolskie -grody. Rzecz była zresztą raczej wynikiem nieporozumienia, ponieważ wyobrażano sobie często, że -gardy są germańskim zniekształceniem polskiej formy. Ostry sprzeciw językoznawców zrobił jednak swoje, bo główna Komisja w Warszawie uznała lokalne właściwości językowe i pozostawiła -gardy, Barnimie (nie Bronimie), Dargomyśle (nie Drogomyśle) itp. Zresztą już przewodniczący Poznańskiej Komisji, prof. Rudnicki, zadbał o stosowne przygotowanie wniosków dla głównej Komisji.

Gdy od tej strony dbałość o lokalny językowy „krajobraz" została uwieńczona sukcesem znawców (laicy raczej się krzywią), na innych punktach poszło gorzej. Trzeba najpierw podać pewną informację. Mianowicie jedną z cech wielkopolskiego nazewnictwa są przyrostki -owo (po spółgłoskach twardych, jak Puszczykowo, Ludwikowo, i -ewo (po spółgłoskach miękkich), jak Kąkolewo, Zakrzewo. W innych częściach Polski spotyka się raczej -ów bez względu na rodzaj poprzedzającej spółgłoski. Ks. Kozierowski uważał za rzecz naturalną, że i pomorskim nazwom nada zakończenie -owo, -ewo, także -ino nie -in, -sko nie -sk. Przeprowadził tę wielkopolską zasadę z dużą pedanterią, jakkolwiek materiał źródłowy dość wyraźnie przeciw temu przemawiał. Ponieważ członkami Poznańskiej Komisji byli albo rodowici Wielkopolanie, albo przynajmniej wmieszkani (mówiąc językiem XVI w.), jak prof. Rudnicki, nic dziwnego, że poszli w ślady ks. Kozierowskiego. Stąd mamy Ciechanowo, Kurowo, Kwasowo choć w źródłach tylko -ów, Dalewo, Klepczewo, Darżewo, Golczewo, Jarszewo wbrew źródłowemu -ów. Przykłady można mnożyć i mnożyć. Podobnie Ciemino, Dalęcino, Darżyno, Golęcino itd. wbrew dokumentarnemu -in. Co się tyczy nazw na -sko, to już Rospond w *Ludzie Słowiańskim*, II, wykazał, że Pomorzu właściwe było -sk. Te nazwy są jednak nieliczne, tak że w popsuciu „krajobrazu" nie odgrywają roli. Tak więc Pomorze zostało przez to -owo, -ewo, -ino „inkorporowane" do Wielkopolski.

Mikroanaliza może wykryć trochę drobnych skaz w szczegółach. Wolałbym więc stanowczo Dargoradz nie Dargoleza, Gardcza Góra nie Garczegórze, Godziętów nie Godętowo, Gołonóg nie Goleniów, może Jasiołki nie Jeziorki (oczywiście nie Giżołki jak w *Atlasie*), Gołuszyno nie Kłosy, Mokrawica nie Mokrzyca, Kuklice nie Kukulice, Kukłów nie Kukułowo, Lubięcin nie Lubczyna, Łożno nie Łoża, Nawsie nie Nawcz, Zagórz nie Zagór, Plaszczyca nie Płaszczyca, Poddębsk nie Podańsko, Prusów nie Prusewo, Roszów nie Rosów, Grabięcin nie Rabacin, Stradom nie Straduń, Warńsk nie Warnice, Podmokli Wielkich i Małych nie Podmokla Wielkiego i Małego. Muszę się jednak zastrzec, że Poznańska Komisja opierała się w swoich wnioskach nie tylko na materiałach *Atlasu* ks. Kozierowskiego, jak podpisany, lecz i na innych źródłach, które może dostatecznie uzasadnią jej wnioski wbrew temu mojemu „woleniu“. Należy to zostawić specjalistom do kontroli i przetargów. Na razie wystarcza, że w zasadniczych zarysach komisje ze swojego zadania dobrze się wywiązały. Na „szminkowanie“ skaz jeszcze nie pora, zresztą po dokładnej dyskusji i rozważeniu *pro i contra* okaże się na pewno, że tylko w bardzo wyjątkowych wypadkach byłaby pożądana zmiana. W tak samo wyjątkowych, jak to bywa w centrum Polski, gdzie od czasu do czasu ukazuje się potrzeba poprawek. Ta potrzeba doprowadziła już grubo przed wojną do stworzenia Komisji Ustalania Nazw Miejscowych. Oczyszczała ona nazewnictwo od różnych skażeń, dawała zgodę na usuwanie nazw dokuczliwych (różnych Kaczych Dołów). Gdy się upora z Ziemiami Odzyskanymi, powróci do swoich dawnych zajęć, to wtedy będzie czas na poprawki w ustalonych nazwach Ziem Odzyskanych.

Stanisław Urbańczyk

Leyding-Mielecki Gustaw: Słownik nazw miejscowych Okręgu Mazurskiego. Cz. 1. Olsztyn. Instytut Mazurski 1947.

Wyrazem wiary w odzyskanie wolności i równocześnie różnych ziem, porwanych dawno przez falę germańską, były rozmaite publikacje przygotowane podczas okupacji. Że zaś odzyskanie Pomorza Mazowieckiego uchodziło za szczególnie pewne, świadczyć może ilość słowników nazw miejscowości tamtejszych, które kilka osób przygotowało od siebie niezależnie. W ub. roku wyszły słowniczki Chojnackiego i Kohutka, w rękopisie czytałem bodaj najlepszy ze wszystkich (nie wydany) słowniczek mgra Olszewskiego, a przed kilku miesiącami ukazał się Słownik wymieniony w nagłówku. Jest to na razie pierwszy tom, obejmujący nazwy osad ludzkich, podczas gdy następny ma przynieść nazwy fizjograficzne (nazwy wód, lasów i gór).

Wydawcy zaopatrują wstęp informacją, że autor jest rodowitym Mazurem, który nagromadził „sumiennie, mozolnie i z umiłowaniem ziemi tej nazwy lokalne, przez lud z biegiem wieków nadawane oraz z ust miejscowego polskiego ludu zasłyszane“, dodając, że „w sprawie ustalenia imiennictwa na terenie b. Prus Wschodnich winien zabrać

głos przedstawiciel tej ziemi". Słuszny to pogląd.

Oczekiwalibyśmy przeto od pracy takiego autora jasnych sformułowań, że: dana miejscowość posiadała taką a taką polską nazwę, polski chłop wymawiał ją tak a tak. To byłaby dobra podstawa dla komisji ustalającej nazwy. Bardzo by też cenne były materiały zebrane przez autora z dawniejszych opracowań, ale postawił on na jednej płaszczyźnie zarówno nazwy odpisane ze źródeł drukowanych (np. z Kętrzyńskiego), jak wzięte przez siebie z ust ludu, jak też chrzty, których sam dokonał. Wszystko to wydrukowano jednaką czcionką, bez zaznaczenia źródła. Słowem, autor podał nazwy gdzieś, kiedyś, przez kogoś słyszane, zrekonstruowane czy zmyślone. Nikt się ze Słownika nie dowie, co autor wziął z życia ludu.

Autor nie znał małego zbiorku nazw, który może być wzorem, jak powinno się z ust ludu zbierać materiał. Myślę o nazwach zapisanych przez prof. Nitscha w 3. tomie *Materiałów i Prac Komisji Językowej Akademii Umiejętności.* Nitsch podaje za każdym razem nazwę niemiecką, nazwę zapisaną przez Kętrzyńskiego i nazwę słyszaną u chłopów w oryginalnej wymowie, na której podstawie ustala jej postać literacką; podaje też dopełniacz informujący o dalszej odmianie nazwy, co rzadko jest obojętne. Leyding - Mielecki nigdy nie dodaje dopełniacza, więc czytelnik może myśleć np., że Dąbrowskie ma dopełniacz Dąbrowskiego (jak jest w tych nazwach na Śląsku), Burnie — Burnia, Ginie — Ginia, Gołdap — Gołdapu czy Gołdapia, gdy tymczasem ma być Dąbrowskich, Burniów, Giniów, Gołdapi. Następnie, porównując szczegółowo odcinek znany z Nitscha, spostrzega się, że autor dość często idzie za Kętrzyńskim, gdy widać jasno, że K. znał formę gorszą: więc Lubian, Liski, Inulec, gdy wg Nitscha Łubian, Łyski, Inułc. Kiedy indziej autor milcząco pomija zapis K-ego: Wutryny, Czymochy, Nerki, ograniczając się do lepszych zresztą form: Butryny, Cimoszki, Mierki. Podobnie przesiewa informacje Sembrzyckiego, pomijając pod niem. *Quidlitz* odmiankę Filice; odrzuca też milcząco odmiankę *Słownika Geogr.* — Kwilice. Nitsch uzasadnił formę Fidlice, L. - M. uznał za lepszą propozycję K-ego: Silice. Jak z tego wszystkiego widać, autor jest swojego rodzaju „eklektykiem", jego więc Słownik nie może pretendować do roli źródła naukowego, będąc tylko wyrazem osobistych, nie zawsze słusznych poglądów autora.

Próbował on także chrztów. Wiadomo, że istniało sporo osad z wyłącznie niemiecką nazwą, ale skąd w tym wypadku autor wziął polskie nazwy, nie wiadomo, nic o tym nigdzie nie wspomina. A oto przykład, jak traktuje nazwy, gdy ich kilka. Pod Loetzen czytam: „Giżycko al. Łuczany (Lec)". Na pierwszym więc miejscu nazwa wprawdzie ustalona, ale sztuczna, na drugim sztuczna i używana od wojny przez administrację, nazwa zaś naprawdę używana przez Polaków miejscowych znalazła się na szarym końcu. Czytelnik nie znający stosunków faktycznych zostanie w ten sposób wprowadzony w błąd.

Układ Słownika niezbyt praktyczny. Część niemiecko-polska podzielona jest na powiaty, w obrębie powiatu nazwy, uszeregowane alfabetycznie, noszą licz-

by porządkowe. W części polskiej, ułożonej również alfabetycznie, podana litera i numer odsyła do odnośnego powiatu i niemieckiej nazwy. Wygodne to nie jest, bo trzeba wyszukać najpierw powiat, a potem w nim numer. Gdyby był autor w paginie żywej powiaty oznaczył, nie było by żadnych trudności, ale niestety w spisie rzeczy nie podał on nawet, na jakich stronach poszczegolne powiaty się znajdzie.

Słownik nosi na sobie dowody pośpiechu. Lista błędów i uzupełnień zajmuje trzy strony. Gwiazdki w polskim skorowidzu odsyłają właśnie do nich, jednakże korzystanie wymaga specjalnych i nieraz zawodnych zabiegów, co można by zilustrować szeregiem przykładów. Przykre też, że wykazowi błędów daleko do kompletności; dotyczy to np. nazw Szwaruny, Wiatrowiec, Chruściel, Drwęczno, Tolkowiec.

Plusem Słownika jest zebranie z map sztabowych nazw małych ludzkich skupisk, pominiętych przez *Gemeindeverzeichnis* i polskie słowniczki.

Jaka jest wartość Słownika, uzasadniająca jego pojawienie się, trudno w końcu dociec. Niestety, nie może on, wbrew nadziejom autora i wydawców, służyć za źródłową podstawę do decyzji Komisji — na to zresztą w dużej mierze spóźniony, bo wiele nazw już przed nim ustalono; nie może być aktualnym informatorem, bo nazw ustalonych podaje za mało. Na razie te same usługi mógł oddać słowniczek Chojnackiego czy Kohutka. Należało przeto poczekać, aż nazwy ustalone będzie można podać w komplecie.

Stanisław Urbańczyk

Nelson Helge: The Swedes and the Swedish Settlements in North America, Lund 1943 (Szwedzi i osady szwedzkie w Ameryce Północnej).

Omawiana praca jest owocem czterokrotnych podróży do Stanów Zjednoczonych Am. Płn. i Kanady, podejmowanych przez autora z inicjatywy i z finansowym poparciem odpowiednich instytucji w Szwecji i Ameryce w latach 1921—1933. Helge Nelson, profesor geografii w Lund, brał udział w badaniu wielkiej emigracji ze Szwecji w pierwszym dziesięcioleciu bieżącego wieku, tej wielkiej migracji ludowej, która nieomal półtora miliona Szwedów wywiodła poza granice kraju. Równocześnie zapragnął zbadać losy dawnego szwedzkiego osadnictwa.

Z pomocą kwestionariuszy, na które dało odpowiedź przeszło 300 osób, przeważnie szwedzkiego pochodzenia, z różnych warstw społecznych, lecz głównie spośród duchowieństwa, otrzymał autor w wielu wypadkach doskonałe uzupełnienie własnych obserwacji i ustnych wywiadów. Dzieło Helge Nelsona, sporych rozmiarów (czterysta kilkadziesiąt stron dużego formatu, oraz dodatkowy tom map i wykresów) odznacza się sumiennością i gruntownością opracowania. Tekst przeplatany jest licznymi wykresami i tabelami statystycznymi oraz zawiera kilkaset ilustracji, przedstawiających głównie typy emigrantów szwedzkich i charakterystyczne budowle.

Helge Nelson pragnie zdać sprawę z geograficznego rozmieszczenia ludności szwedzkiej w St. Zj. i jego przyczyn. Nie daje on zwartej historii osadnictwa szwedzkiego. Pozostawia to specjalistom szwedzkim lub amerykańskim. Jednak w celu wyjaśnienia przyczyn takiego a nie in-

nego rozmieszczenia osadnictwa, konieczne było wzmiankowanie czynników historycznych, które się na to złożyły. Nie chcąc wychodzić poza nakreślone ramy pracy, autor jedynie w małej mierze korzystał z badań archiwalnych.

Ważne dla poznania osadnictwa są pisma szwedzkie w Ameryce, z których autor korzystał głównie dla opracowania dziesięciolecia 1920—30. Wybitną wartość posiadają dlań także oficjalne spisy ludności, które dostarczają najpoważniejszych danych o geograficznym rozmieszczeniu ludności.

Najważniejszymi zagadnieniami jakie się nasuwają Nelsonowi przy badaniu losu emigrantów szwedzkich, są następujące: 1. Dokąd osadnicy przybywali i dlaczego udawali się właśnie tam? 2. Jakie piętno wycisnęli na swym otoczeniu? 3. Jak długo zachowali swą odrębność narodową, zanim zasymilowali się z amerykańskim środowiskiem?

Te tematy, godne wyobraźni i trudu twórczego wielkiego poety: przybycie w obce językowo i obyczajowo otoczenie, zmagania pierwszych lat w niezdrowych dzielnicach miast, czy w twardych warunkach osadnictwa wiejskiego, stopniowe polepszanie się standartu ekonomicznego i wzmaganie się poczucia, że obcy kraj stał się własnym — to wszystko musi naturalnie w dziele naukowym znaleźć wyraz jedynie w suchym ustaleniu faktów.

Szwedzi osiedlali się głównie w okręgach wiejskich (mowa tu o pierwszych osadnikach) i tam też zachowali dłużej swą odrębność narodową, mimo częstego zjawiska zastąpienia języka ojczystego angielskim; to też w tym głównie kierunku poszła uwaga autora. Szwedzi, osiedleni w miastach, choć poszczycić się mogą imponującymi osiągnięciami cywilizacyjnymi, zasymilowali się szybciej ze środowiskiem amerykańskim.

Autor, jako geograf, podkreśla szczególnie czynniki geograficzne, które wpłynęły na osadnictwo szwedzkie. Pewne partie Ameryki (przede wszystkim środkowo-zachodnie) stały się w szczególnej mierze siedzibą Szwedów, co wynika z faktu, że znaleźli tu rejony klimatycznie umiarkowane, nie przetrzebione i słabo zaludnione w czasie pierwszych dziesięcioleci wychodźstwa. Szwedzi silni fizycznie, biedni i mało wymagający, stali się doskonałymi pionierami-farmerami. Do życia w lesie i władania siekierą byli przyzwyczajeni. Natomiast w stosunku do prerii musieli przełamywać pewnego rodzaju awersję, charakterystyczną dla emigrantów z krajów lesistych. Drogie wspomnienie przyrody szwedzkiej, z jej lasami i jeziorami i całą surową pięknością, uwiodły niejednego Szweda, każąc mu nieraz wybrać teren nie najlepszy, lecz taki, w którym coś przypominało mu strony ojczyste. Z drugiej strony pociąg Szwedów do rzemiosła i górnictwa przejawiał się w osadnictwie po miastach i w rejonach górniczych. Szwedzi też biorą szczególnie liczny udział w charakterystycznej migracji ze wsi do miast. Ogólnie mówiąc, Szwed na ziemi amerykańskiej zachowuje piętno pochodzenia z kraju drzewa i żelaza. Szwedzi w znacznej mierze przyczynili się do przemysłowego rozwoju Ameryki.

Rzeczą trudną, jeśli nie niemożliwą, jest ująć statystycznie osiągnięcia kulturalne ludności pochodzenia szwedzkiego. Ale przebywając w różnych okolicach Ameryki Północnej, autor zetknął się z bezspornymi faktami wkładu kulturalnego bądź to wybitniejszych jednostek, bądź szerszych warstw emigracyjnych. Nelson wymienia szereg dzieł, które się tym zagadnieniem bli-

żej zajmują. Największe znaczenie naukowe przypisuje monumentalnemu dziełu Stephenson'a: „The Religions Aspects of Swedish Immigration" (1932), a z prac zbiorowych publikację „Swedes in America", wydanej przez A. Benson'a i N. Hedin'a w 1938 r.

Dużą wartość dla obiektywnej oceny osiągnięć Szwedów amerykańskich miały dla autora prace, traktujące o podobnych osiągnięciach na amerykańskiej ziemi Norwegów, Duńczyków, Niemców, oraz innych emigrantów i ich potomków. Pomogły one do przeprowadzenia pareleli do stosunków szwedzko - amerykańskich. Według mnie, analogiczną wartość przedstawia omawiana praca jako przykład wnikliwego i wielostronnego opracowania sprawy osadnictwa w ogóle, sprawy tak ważnej i aktualnej dla nas. Ważną również rzeczą jest zdać sobie sprawę z ekonomiczno-geograficznego oraz społecznego rozwoju Stanów Zjednoczonych i Kanady. Szwedzi stanowią jedynie drobną falę ogromnego przypływu ludzkiego na kontynent amerykański i równie wielkiego ruchu migracyjnego w obrębie jego granic, które to ruchy wycisnęły niezatarte piętno na cywilizacji tego kontynentu. Podstawowym według opinii Nelsona dziełem dla orientacji w tych zagadnieniach jest dziesięciotomowa praca „Canadian Frontiers of Settlement", wydana przez W. A. Mackinston'a i W. L. Joerg'a.

Zarówno ze szwedzkiego, jak też amerykańskiego punktu widzenia jest rzeczą ważną rozpatrzeć ślady, jakie szwedzki wkład pozostawił w amerykańskiej kulturze duchowej i materialnej. Nasuwa się tu zagadnienie wkładu naszej emigracji, która zarówno ilościowo jest znacznie pokaźniejsza (ilość Szwedów w Ameryce oblicza autor na 1.200 tys.), jak też wykazała większą odporność asymilacyjną.

Andrzej Kołaczkowski

Z PRAC INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Konferencja naukowa n. t. Pomorza Szczecińskiego

Zgodnie z zapowiedzią w ostatnim zeszycie „Jantara“ i zgodnie z podanym tamże programem, odbyła się w dniach 10 i 11 września 1947 roku Konferencja Naukowo-Gospodarcza, poświęcona „Stanowi i potrzebom gospodarczym Pomorza Zachodniego“.

Był to już trzeci po ostatniej wojnie zjazd pomorzoznawczy Instytutu Bałtyckiego. Pierwszy, jak wiadomo, odbył się w połowie grudnia 1946 r. w Bydgoszczy, a jego rezultatem jest publikacja p. t. „Stan i potrzeby gospodarcze Pomorza Wschodniego (Mazowieckiego). Referaty, dyskusja i rezolucje“ (Bydgoszcz 1947, str. XVI, 297). Drugi, urządzony w czerwcu b. r. w Bydgoszczy, skoncentrował uwagę na Pomorzu Nadwiślańskim i przeprowadził analizę jednego z czołowych na tym terenie problemów, mianowicie: „Rolę węzła bydgoskiego w odniesieniu do potrzeb i możliwości Wielkiego Pomorza“. Rezultaty tych obrad w postaci referatów i dyskusji znajdują się w druku.

Ostatni zachodnio - pomorski zjazd był w swoim założeniu podobny do wschodnio-pomorskiego. Pomorze Szczecińskie w stopniu jeszcze większym niż b. Prusy Wschodnie domaga się pilnego, szczegółowego i wielostronnego rozpoznania naukowego ze strony polskiej, albowiem: 1. pozostawał on do tej pory poza obrębem planowych zainteresowań nauki polskiej; 2. wyniki nauki niemieckiej, zabarwione tendencją, przedstawiają zniekształcony obraz, nadto zdeaktualizowały się na skutek wojennej dewastacji terenu oraz na skutek dokonanych tutaj następnie zasadniczych zmian; 3. wartość i rola Pomorza Zachodniego w obrębie państwa polskiego jest nieporównanie większa niż w strukturze państwa niemieckiego, stąd także walory gospodarcze tego kraju domagają się przewartościowania i nowej oceny.

Świadomość wyjątkowej roli Pomorza Zachodniego i jego stolicy, Szczecina, wyraziła się w całej rozciągłości w III Zjeździe Przemysłowym Ziem Odzyskanych, który odbył się w dniach 7—9 września br. — właśnie w Szczecinie. Konferencja Instytutu Bałtyckiego stanowiła niejako naturalne jego przedłużenie oraz pogłębienie w zakresie regionalnych zagadnień Pomorza Zachodniego.

Konferencja miała charakter obrad połączonych Komisyj Naukowych I. B., geograficznej, gospodarczej i ekonomiczno - morskiej, przy licznym udziale zaproszonych przedstawicieli władz, świata nauki i działaczy gospodarczych i społecznych, m. in. Ministerstwa Odbudowy, Przemysłu i Handlu, Rolnictwa, Leśnictwa, Oświaty, delegatów Instytutów Zachodniego i Śląskiego, Biura Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych; udział wzięli także reprezentanci nauki czeskiej z Pragi. Łącznie uczestniczyło w obradach około 150 osób.

Referaty i dyskusja doprowadziły do następujących wnios-

ków (najogólniej tutaj streszczonych):

I. *W zakresie możliwości gospodarczych.* 1. Rolnictwo Pomorza Zachodniego zdaje się mieć warunki nie gorsze, a być może i lepsze niżeli przeciętne polskie — z tym, że uwaga musi być skoncentrowana raczej na mniej wymagających uprawach, jak żyto czy ziemniaki, które z kolei winny być podstawą surowcową dla hodowli oraz przetwórstwa rolnego czy mięsnego; 2. Leśnictwo i przemysł drzewny posiadają tutaj stosunkowo wyższe możliwości niżeli przeciętne polskie; 3. Rybołówstwo morskie ma szczególnie korzystne warunki, tak że Pomorze Zachodnie jest podstawowym terenem zaopatrzenia rybnego Polski zarówno dla celów konsumcyjnych jak eksportowych. Również w zakresie rybactwa słodkowodnego warunki Pomorza Zachodniego są pomyślniejsze niżeli przeciętne warunki innych województw; 4. Pomorze Zachodnie posiada ograniczone lecz realne warunki częściowego uprzemysłowienia w oparciu o własne surowce rolne i leśne, pomyślne warunki zaopatrzenia energetycznego oraz korzystny zespół warunków komunikacyjnych; 5. Pomorze Zachodnie posiada dodatkowy poważny czynnik rozwoju gospodarczego w postaci wielkiego portu o pierwszorzędnym znaczeniu, wybiegającym poza ramy prowincjonalne czy nawet krajowe; 6. Ważkim elementem gospodarczym są także możliwości letniskowe i turystyczne w oparciu o wybrzeże morskie.

II. *W zakresie struktury ludnościowej* Pomorze Zachodnie wykazuje: 1. wysoki odsetek ludności w wieku lat 14—59; 2. wyrównaną, jak na stosunki polskie, strukturę zawodową. Poza tym 3. odczuwane tutaj jeszcze ciągle niedoludnienie terenu nie jest deprymujące w świetle postępującego stosunkowo szybko i równomiernie zagęszczania ludności, wyrażającego się w liczbach:

w końcu 45 r. — 11 Polaków na km²
„ „ 46 „ — 23 „ „ „
„ połow. 47 „ — 27 „ „ „

Ostatnia liczba, według założeń planu krajowego, ma ulec daleko idącemu podwyższeniu w ciągu najbliższych 2 lat.

III. *W zakresie zagadnień miejskich.* 1. Pomorze Zachodnie miało przed wojną mniej więcej wyrównany odsetek ludności miast i wsi; podobny stan wykazuje obecne rozmieszczenie ludności polskiej (53.6% ludności wsi, 46,4% ludności miast); również w najbliższej przyszłości ten stosunek ma być zachowany. 2. Na czoło zagadnień miejskich wysuwa się problem miasta i portu szczecińskiego i w związku z tym nasuwa się konieczność planowania dla Szczecina charakteru miasta o wielostronnym i możliwie samowystarczalnym typie, będącym zarówno stolicą prowincji jak równocześnie miastem o zadaniach europejskich. Obok rozbudowy portu i stworzenia samodzielnego ośrodka przemysłowego Szczecin wymaga stworzenia poważnego ośrodka życia naukowego i kulturalnego celem zaspakajania zarówno potrzeb Pomorza Zachodniego jak potrzeb w skali państwowej i międzynarodowej w związku z rozwijającymi się stosunkami gospodarczymi i handlowymi.

Końcowa ogólna *rezolucja* Konferencji brzmi:

I. Stwierdzając zasadniczą dysproporcję znaczenia i możliwości gospodarczych zarówno Szczecina jak całości regionu Pomorza Zachodniego dla Niemiec i Polski, powodującą małą przydatność niemieckich materiałów i ocen dla warunków polskich, Konferencja stwierdza konieczność systematycznej kontynuacji i planowej inicjatywy w zakresie podstawo-

wych badań dotyczących Szczecina, Odry i Pomorza Zachodniego. Konferencja zwraca się do Instytutu Bałtyckiego o inicjatywę i współudział w organizacji tych badań ze zwróceniem szczególnej uwagi na:

1. określenie roli portu szczecińskiego, jego zadań w strukturze gospodarczego życia Polski oraz polskiej współpracy gospodarczej z krajami środkowej i północnej Europy,
2. określenia zasięgu naturalnego promieniowania oraz zadań gospodarczych Szczecina, jako stolicy regionu Pomorza Zachodniego,
3. sprecyzowanie zadań Szczecina, jako ośrodka naukowo-kulturalnego nie tylko w odniesieniu do potrzeb regionu Zachodniego Pomorza, lecz również i naturalnych zadań Szczecina, jako portu i miasta o szczególnych warunkach współpracy międzynarodowej,
4. podjęcia badań fizjograficznych regionu Pomorza Zachodniego, w pierwszym rzędzie organizacji badań gleboznawczych, połączonych z praktycznym wnioskowaniem w zakresie najbardziej celowego użytkowania gleb.

II. Konferencja uznaje konieczność powołania do życia ośrodka badań oceanograficznych, rozpoczętych od badania Bałtyku. Konferencja uznaje za celowe powiązanie tych badań z pracą organizowanego przez Instytut Bałtycki Muzeum Morskiego w Szczecinie.

III. Konferencja przekazuje całość materiału wnioskowego poszczegónych referatów oraz dyskusji władzom Instytutu Bałtyckiego, celem usystematyzowania, opracowania i wydania, łącznie z przedstawionymi na Konferencji referatami, w postaci odrębnego tomu, obejmującego całość gospodarczej problematyki Pomorza Zachodniego.

Konferencja międzyinstytutowa

Przy okazji pobytu na wyżej omówionej Konferencji Gospodarczej delegatów Biura Studiów Osadniczo-Przesiedleńczych oraz Instytutów Zachodniego i Śląskiego, dyrekcja Instytutu Bałtyckiego zorganizowała w dniu 11 września w swojej siedzibie szczecińskiej posiedzenie międzyinstytutowe, którego celem była wymiana myśli i uwag na temat zarówno programu, jak przede wszystkim wewnętrznej organizacji i metody działania. Pracownicy Instytutu Bałtyckiego referowali poszczególne odcinki swojej pracy, co stanowiło materiał do konfrontacji, jak te same lub podobne działy przedstawiają się w innych instytucjach.

W wyniku dyskusji stwierdzono celowość tego rodzaju spotkań i wyrażono życzenie, ażeby urządzać je częściej i ażeby poza tym zarówno kierownicy działów jak i poszczególni pracownicy zaznajamiali się bezpośrednio ze szczegółami swojej pracy, co pożądane jest szczególnie w zakresie planowania wydawnictw, opracowywania bibliografii i organizacji bibliotecznej.

A. B.

376

O Ś W I A D C Z E N I E

W ostatnim tomie (13, nr. 1—4) Zapisek Towarzystwa Naukowego w Toruniu, zawierającym materiał sprawozdawczy Pierwszego Ogólnopolskiego Zjazdu Historyków Pomorza, jaki odbył się w dniach 19 i 20 lutego 1947 w Toruniu, w sprawozdaniu dyr. Biblioteki Uniwersyteckiej w Toruniu, dr. Stefana Burhardta, znalazł się następujący ustęp:

> „Ściągając książki wagonami i ciężarówkami z Koszalina, Słupska, Sławna, Pansina, Pasłęka i wielu innych miejscowości, nie udało się dotąd jeszcze skompletować Monumentów Germaniae Historica — zebraliśmy ich zaledwie trzydzieści kilka tomów. Na Pomorzu i w Prusach mieliśmy bardzo przedsiębiorczych konkurentów z Instytutu Bałtyckiego, Biblioteki Miejskiej w Gdańsku, Biblioteki Narodowej, Biblioteki Uniwersyteckiej w Łodzi, a nawet Biblioteki Jagiellońskiej i Uniwersyteckiej Wrocławskiej. Doznaliśmy bardzo ciężkich zawodów w Elblągu i Morągu, gdzie parokrotne jazdy a w pierwszym wypadku i spakowanie 65.000 voluminów, przy pełnym komplecie uprawniających do tego papierów — poszło na marne — książek nie wydano."

W sprawie powyższej Instytut Bałtycki stwierdza, że:

1. Akcję w dziele zabezpieczania księgozbiorów poniemieckich prowadził w porozumieniu z odpowiednimi władzami.
2. Przy wyborze książek dla swojej Biblioteki Instytut kieruje się instrukcją określającą zakres zbieraczy, która uwzględnia zagadnienia związane z tematyką morską, pomorzoznawczą, regionu bałtyckiego oraz penetracji niemieckiej w Polsce.
3. Książki wykraczające poza wyżej wymieniony zakres, które przypadkowo znalazły się w zbiorach Instytutu, za zgodą władz przekazywane są zainteresowanym bibliotekom. Między innymi poważne partie książek przekazane zostały Politechnice Gdańskiej a także ostatnio Zbiornicy Księgozbiorów Zabezpieczonych przy Bibliotece Uniwersyteckiej w Toruniu.
4. W zbiorach swoich Instytut Bałtycki nie posiada ani jednego tomu „Monumenta Germaniae Historica".
5. Tekst wydrukowany nie jest zgodny z tekstem referatu wygłoszonego na Zjeździe, który powyższego ustępu nie zawierał. W przeciwnym bowiem wypadku spotkałby się z reakcją ze strony uczestniczącego w obradach przedstawiciela Instytutu Bałtyckiego.

Wydział Biblioteczny Instytutu Bałtyckiego

Nr 4, grudzień 1947

SPIS NAJWAŻNIEJSZYCH NABYTKÓW BIBLIOTEKI INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

niniejszym kolejnym spisie schemat podziału rzeczowego i ugrupowanie pozycji pozostały bez zmian. Gwiazdką umieszczoną na końcu uwidoczniamy włączenie pozycji do księgozbioru w Bydgoszczy, pozostałe są w bibliotekach Instytutu na Wybrzeżu Gdańskim.

BIBLIOGRAFIA

GRANDIN A.: Bibliographie generale des sciences juridiques, politiques, economiques et sociales 1800 a 1926. Publiée par la Société Anonyme du Recueil Sirey. T. 1—3; Supplem. 1. Annees 1926 et 1927; Supplem. 2. Annee 1928; Supplem. 4. Année 1930; Supplem. 5. Annee 1931; Supplem. 7. Annee 1933; Supplem. 9. Annee 1935; Supplem. 10. Annee 1936; Supplem. 11. Annee 1937; Supplem. 12. Annee 1938; Supplem. 13. Année 1939; Supplem. 15. Annees 1942—1944 et 1945 /Premier semestre/. Paris 1926—1945. Libr. du Recueil Sirey 4o.

EKONOMIA — STATYSTYKA

Gli ACCORDI di Bretton Woods. Roma 1946 8o s. 118 — Quaderni dell' Associazione fra le Societa Italiane per Azioni, 15.

ADMINISTRATIVE Report of the Dominion Statistician Census of Canada. [Wyd.] Canada Dominiom Bureau of Statistics. Census 8: 1941. Ottawa 1945 8o.

ARBEITSLOSHEDEN 1945. Udgivet af det Statistiske Departament. Kobenhavn 1947 8o s. 130 — Danmarks Statistik. Statistiske Meddelelser, R. 4, bd. 126, h. 4.

The BATTLE for Output 1947. Full text of the White Paper /C M D 7046/. Popular edition prepared by the Central Office of Information. London 1947 His Majesty's Stationery Office 8o s. 48.

BEFOLKNINGENS Bevaegelser 1944 og 1945. Udgivet af det Statistiske Departement. Kobenhavn 1947 8o s. 83 — Danmarks Statistik. Statistiske Meddelelser, R. 4. bd. 125. h. 4.

CADASTRE national de l' Istrie. D'après le recensement du 1-er octobre 1945, s. XIII, 626, map 3; Supplem.: Index Patronymique, s. 150. Susak 1946 Edition de l' Institut Adriatique 8o.

The CANADA Year Book. The official statistical annual of the resources, history, institutions, and social and economic conditions of the Dominion. [Wyd.] Dominion Bureau of Statistics. Department of Trade and Commerce. 1921; 1924; 1926; 1930; 1946. Ottawa 1922—1946 8o.

COMPANIES Act. /Ch./ 23; 47. (London) 1929, 1947 8o.

Den DANSKE Landmandsbank. REPORT. Year 75. Copenhagen 1946 4o.

HENNINGSEN Sven: Studier over den okonomiske liberalismes gennembrud i Danmark. Landhaandvaerket. (Akademisk Avhandling). Göteborg 1944 Elanders Boktryckeri Aktiebolag 8o s. 354, tab. 5.

The I[NTERNATIONAL] L[abour] O[rganisation] at Work. Some recent activities of the International Labour Organisation. 1946: nr 6. Montreal 8o.

INTERNATIONAL Sanctions. A report by a group of members of the Royal Institute of International Affairs. London 1938 Oxford University Press 8o s. X, 247.

ISBERG A. U.: Sveriges handel och industri i ord och bild. Afd. 1. Historisk inledning; Afd. 2. Stadens banker, forsäkringsbolag. skeppsrederier, tidningar M. M.; Afd. 3. Grosshandelsfirmor samt handels-och agenturaffarer; Afd. 4. Industri i staden och dess omnejd. Göteborg 1903—1904 Hanche 4o.

JOURNAL of the Royal Statistical Society. New series, Vol. 48: p. 2—4; Vol. 49: p. 1; Vol. 102: p. 3—4; Vol. 103—109 n. London 1935—1946 8o.

KONJUNKTURLÄGET. Hosten. 1945—1946. Stockholm 1946—1947 n. 8o — Meddelanden fran Konjunkturinstitutet, Ser. A, 13, 14.

KONJUNKTURLÄGET. Varen. 1945. Stockholm 1945 n. 8o — Meddelanden fran Konjunkturinstitutet, Ser. A, 12.

KRIMINALSTATISTIK 1944. Udgivet af det Statistiske Departement. Kobenhavn 1947 8o s. 66 — Danmarks Statistik. Statistiske Meddelelser, R. 4, bd. 129, h. 3.

LANDSTINGSVALGET April 1947. Udgivet af det Statistiske Departement. Kobenhavn 1947 8o s. 30 — Danmarks Statistik. Statistiske Meddelelser, R. 4, bd. 129, h. 4.

MITCHELL Wesley C.: The Making and Using of Index Numbers. [Wyd.] United States Department of Labor Bureau of Labor Statistics. Washington 1938 8o s. 114, tab. 2 — Bulletin, nr 656. March 1938.

NORGES Industri. Produksjonsstatistikk. Utgitt av Statistisk Sentralbyra. 1944. Oslo 1947 n. 8o — Norges Offisielle Statistikk.

O'MEARA F.: Report on economic and commercial Conditions in Angola Portuguese West Africa. February 1937. London 1937 8o s. 43.

PIGOU A[rthur] Cecil: The Teory of Unemployment. London 1933 Macmillan 8o s. XXV, 319.

RECORDS and Statistics. Supplement to the Economist. Vol. 1: nr 22, London 1947 4o.

REVUE Internationale du Travail. (Publication mensuelle). [Wyd.] Bureau International du Travail. Vol. 55: nr 1/2 n. (Genève) 1947 8o.

ROGLIC Josip: Le recensement de 1910. Ses methodes et son application dans la Marche Julienne. 2-e ed. Susak 1946 L'Institut Adriatique 4o s. 74, map 2.

ROGMANN Heinz: Ostdeutschlands grosse Not. Zahlen und Tatsachen. Berlin 1930 C. Heymann 4o s. 135.

SCANDINAVIAN Banking Laws. A translation of the acts and regulations governing the Central Banks. Published for the School of Business Columbia University. New York 1926 Columbia University Press 4o s. 122, tabl. 3.

SINTESIS Estadistica Mensual de la Republica Argentina. [Wyd.] Direccion National de Investigaciones Estadistica y Censos. Direccion General de Estadistica. An. 1: nr 1 n. Buenos Aires 1947 4o.

STATYSTYKA Polski. [Wyd.] Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej. Seria D: Zesz. 1. Powszechny Sumaryczny spis ludności z dn. 14. II. 1946 r. s. XVI, 108; Zesz. 2. Statystyka zakładów przemysłowych zatrudniających 5 i więcej pracowników s. XI, 24; Zesz. 3. Spis zakładów przemysłowych. 1945 s. XII, 103; Zesz. 4. Klasyfikacja zakładów przemysłowych Wykaz statystyczny wyrobów s. 168. Warszawa 1947 8o.

SUVIRANTA Br. Finland's War Indemnity. (Stockholm) 1947 Ivar Haegströms Boktryck. 8o s. 43 — Supplement to Svenska Handelsbanken's Index, March 1947.

SVERIGES Officiella Statistik. Bergshantering. Berattelse av Kommerskollegium. For ar 1921—1935; 1938. Stockholm 1923—1939 8o.

SVERIGES Officiella Statistik. Industri. Berattelse av Kommerskollegium. För ar 1926; 1928; 1929; 1933; 1936. Stockholm 1928—1938 8o.

TRADE and Industry of Finland. Helsingfors (1921—1922) J. Simelius' Heirs Printing Company 4o s. 746.

UNWIN George: Studies in economic History: the collected papers of... Edited with an introductory memoir by R. H. Tawney. London 1927 Royal Economic Society 8o s. LXXIV, 490, tabl. 1.

USTREDNI Svaz Ceskoslovenskeho prumyslu v roce 1946. (Praha) [1947] 4o s. 240.

VALGENE til de Kommunale Raad. 1946. Udgivet af det Statistiske Departement. Kobenhavn 1947 8o s. 117 — Danmarks Statistik. Statistiske Meddelelser. R. 4, bd. 127, h. 4.

GEOGRAFIA — GEOGRAFIA GOSPODARCZA

ANNALES de Geographie. Bulletin de la Societe de Geographie. Revue trimestrielle. An. 56: nr 301. Paris 1947 8o.

ANNALES Hydrographiques. Recueil de documents et memoires relatifs à la hydrographie et à la navigation. [Wyd.] Service Hydrographique de la Marine. Ser. 3, t. 16—18 n. An. 1938—39; 1940—45; 1946. Paris 1946—1947 8o.

ANDREE S(alomon) A(ugust), Strinberg Nils Fraenkel Knut: The Andree Diaries being the Diaries and Records of S. A. Andree, writen during their Balloon Expedition to the North Pole in 1897 and discovered on White Island in 1930, together with a complete Record of the Expedition and Discovery. Authorized translation from the official Swedish edition by Edward Adams-Ray. London 1931 J. Lane the Bodley 8o s. XX, 471, tabl. 75, map 5, tab. 2.

BULLETIN International de la Societe Hongroise de Géographie 66: nr. 6/10; 67—71. Budapest 1938—1943 8⁰.

ECONOMIC Geography. Published quarterly by Clark University. Vol. 23: nr 1 n. Worcester 1947 8⁰.

EDWARDS H. T.: The Introduction of Abaca /Manila hemp/ into the Western Hemisphere. Washington 1946 United States Government Printing Office 8⁰ s. 327—350, tabl. 10. — From the Smithsonian Report for 1945, /Publication 3831/.

FOLDRAJZI Közlemenyek. Bulletin geographique. Kot. 66—72. Budapest 1938—1944 8⁰.

GRANQVIST Gunnar: Regular Observations of Temperature and Salinity in the Seas around Finland. July 1937 — June 1938 Helsinki 1940 8⁰ s. 43 — Havsforskningsinstitutets Skrift. Nr 126.

GRANQVIST Gunnar: Regular Observations of Temperature and Salinity in the Seas around Finland. July 1938 — June 1939. Helsinki 1940 4⁰ s. 40 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 129.

GRANQVIST Gunnar: Regular Observations of Temperature and Salinity in the Seas around Finland, July 1939 — June 1940 Helsinki 1945 4⁰ s. 37 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 135.

HANNERBERG David: Närkes landsbygd 1600—1820. Folkmangd och befolkningsrörelse akerbruk och spannmalsproduktion. Akademisk ayhandling. (Göteborg 1941) 8⁰ s. 253 — Narke Studier över Landskapets Natur och Odling, Nr 3.

HELA Ilmo: Über die Schwankungen des Wasserstandes in der Ostsee mit besonderer Berücksichtigung des Wasseraustausches durch die danischen Gewässer. Helsinki 1944 8⁰ s. 108, tab. 1 — Annales Academiae Scientiarum Fennicae. Seria A. 1 Mathematica — Physika, 28.

JONASSON Olof: Götaalvstaden förr och nu. (Stockholm) 1947 8⁰ s. 12 — Meddelanden fran Handelshogskolans i Göterborg Geografiska Institution. Nr 23.

JURVA Risto: Yleiskatsaus talven 1921/22 jääoloihin. Referat: Übersicht der Eisverhältnisse im Winter 1921/22 an den Küsten Finnlands. Helsinki 1944 4⁰ s. 45 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 116.

JURVA Risto: Yleiskatsaus talven 1923/24 jaaoloihin. Referat: Übersicht der Eisverhaltnisse im Winter 1923/24 an den Küsten Finnlands. Helsinki 1944 8⁰ s. 44 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 117.

JURVA Risto: Yleiskatsaus talven 1925/26 jaaoloihin. Referat: Übersicht der Eisverhaltnisse im Winter 1925/26 an den Küsten Finnlands. Helsinki 1941 8⁰ s. 55 — Havsforskningsinstitutets Skrift. Nr 115.

KARSKI Jan: Den hemliga staten Stockholm (1945) Natur och Kultur 8⁰ s. 229.

KWAPISZEWSKI Michał: Związek Afryki Południowej. Capetown 1930 4⁰ s. 203 [Maszynopis pow.]

KWIATKOWSKI Eugeniusz: Zarys dziejów gospodarczych świata Cz. 1. Od starożytności do wybuchu Wielkiej Rewolucji Francuskiej. Warszawa (1947) Państwowy Instytut Wydawniczy 8⁰ s. 313.

LISITZIN Eugenie: Observations on Currents and Winds made on Board Finnish Light-ships during the years 1938 and 1939. Helsinki 1946 8⁰ s. 54 — Havsforskningsinstitutets Skrift. Nr 137

LISITZIN Eugenie: Über Wasserstandsschwankungen in Liinahamari Petsamo. Helsinki 1943 8⁰ s. 20 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 132.

LISITZIN Eugenie: Zur Frage des prognostischen Wertes der Wassertemperatur im Schärenmeer. Helsinki 1939 8⁰ s. 21 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 123.

La MARCHE Julienne. Etude de geographie politique. Susak 1945 Institut Adriatique 8⁰ s. 312, err. 1.

NAMN och Bygd. Tidskrift for Nordisk Ortnamnsforskning. Utgiven av Joran Sahlgren. Arg. 27—33. Uppsala 1939 — 1945 8⁰.

OUDARD Georges: Portrait de la Pologne. Paris (copyr. 1929) Editions des Portiques 8⁰ s. 252.

PALMEN E.: Strom-und Windbeobachtungen an den Feuerschiffen in den Jahren 1936 und 1937. Helsinki 1939 8⁰ s. 57 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 121.

PALMEN E.: Vedenkorkeusarvoja 1937 ja 1938. Referat: Wasserstandsangaben 1937 und 1938. Helsinki 1940 8⁰ s. 92 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 130.

PALMEN E.: Wasserstandsregistrierungen in Hango 1904 — 1920. Helsinki 1944 8⁰ s. 41 — Havsforskningsintitutets Skrift, Nr 133.

PEHRSON Elmer W.: The mineral Position of the United States and the Outlook for the Future. Washington 1946 8⁰ s. 175—199 — From the Smithsonian Report for 1945, /Publication 3822/.

PERRY E. L.: Growing Rubber in California. Washington 1946 8⁰ s. 351 — 362, tabl. 4 — From the Smithsonian Report for 1945. /Publication 3832/.

REVISTA Brasileira de Geografia. [Wyd.] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica. An. 8: nr 1, 2. Rio de Janeiro 1946 4⁰.

TIJDSCHRIFT voor Economische Geographie. Jg. 28: nr 4, 10—12; Jg. 29: nr 1—2, 4—6. 11; Jg. 32—35. S'Gravenhage 1937—1938, 1941—1944 4⁰.

TRESH (J. C.), Beale (J. F.), Suckling Ernest Victor: The Examination of Waters and Water Supplies. 5 th ed. by Ernest Victor Suckling. London 1944 8⁰ s. X, 849.

WEILER Gosta: Jönköping. En stadsgeografisk undersokning. (Akademisk avhandling). Goteborg 1936 Elanders Boktryckeri Aktiebolag 8⁰ s. 191. tab. 11, luźna 1.

HANDEL — TRANSPORT

FÄRDIG Karl Gustaw: Vaxjos detaljhandelsomraden (Stockholm) 1947 4⁰ s. 3 — Meddelanden fran Handelshogskolans i Goteborg Geografiska Institution, Nr 24.

FOREIGN Trade. Published weekly by Foreign Trade Service Department of Trade and Commerce. Vol. 1—2; nr 25, 32. Ottawa 1947 8⁰.

GARSIDE Alston Hill: Cotton goes to Market. New York 1935 F. A. Stokes Company 8⁰ s. XX, 411, tabl. 49.

MILLER Max: Daybreak for our Carrier. New York (copyr. 1944) Overseas Editions 8⁰ s. 119.

MYRDAL Gunnar: The Reconstruction of World Trade and Swedish Trade Policy. (Stockholm 1947) 8⁰ s. 29 — Supplement B to Svenska Handelsbanken's Index, December 1946.

NORGES Handel. Utgitt av Statistisk Sentralbyra. [1945] Oslo 1947 8⁰ — Norges Offisielle Statistik. R. 10, 124.

OHLIN Bertil: Interregional and international Trade. Cambridge 1935 8⁰ s. XVII, 617 — (Harvard Economic Studies, Vol. 39).

OLAN Eskil: Sjörövarna pa medelhavet och Levantiska Compagniet. Historien om Sveriges gamla handel med Orienten. Stockholm (1921) C. E. Fritzes Kungl. Hofbokhandel 4⁰ s. 171.

REVUE de la Chambre de Commerce de Marseille. (Publication mensuelle). An. 34 /Nouv. ser./: nr 559—561 n. Marseille 1947 4⁰.

SVERIGES Officiella Statistik. Handel. Berattelse av Kommerskollegium. For ar 1921—1929. Stockholm 1923—1931 8⁰.

SVERIGES Utrikeshandel efter Kriget. Stockholm 1947 8⁰ s. 64 — Meddelanden fran Konjunkturinstitutet, Serie B, 7.

SVERIGES Varuutförsel till olika Lander. Preliminar redogorelse av Kommerskollegium. Ar 1936; 1946 n. Stockholm 1937. 1947 8⁰ — Bilaga till Kommersiella Meddelanden.

SWEDISH Chamber of Commerce for the United Kingdom Annual report and accounts. 14. (London) 1946 8⁰.

TRIPP Alker H.: Road Traffic and its Control. London (1938) 8⁰ s. XV, 414, plan 1 — (The Roadmakers' Library, Vol. 7).

VAREOMSAETNINGEN med Utlandet. Utgivet av det Statistiske Departement. Bd. 38: H. 1 n. Kobenhavn 1947 8⁰ — Danmarks Statistik. Handelsstatistiske Meddelelser.

VNESNJAJA torgovlja S. S. S. R. Kratkoe ucebnoe posobie pod red. D. D. Misustina. 3. pererab. izd. Moskva 1941 V/O „Mezdunarodnaja Kniga" 8⁰ s. 211.

WE live by Exports. A simple explanation of exports and imports (Prepared for the Board of Trade by the Central Office of Information). (London 1947 His Majesty's Stationery Office) 8⁰ s. 24.

WORLD Trade between the two World Wars. [Wyd.] Overseas Information Division Board of Trade. [B. m.] 1946 4⁰ s. 20 — Quote, nr 1149 Date: 20. 9. 46

HISTORIA — POLITYKA

ALMQUIST Helge: Bidrag till kannedomen om striden mellan Konung Sigismund och hertig Karl. 1598—1599. Göteborg 1916 4⁰ s. V, 89 — (Göteborg Högskolas Arsskrift, 1914, 3).

ALMQUIST Helge: Den politiska krisen och konungavalet i Polen ar 1587. Göteborg 1916 4⁰ s. VI, 216 — (Göteborgs Högskolas Arsskrift, 1914, 2).

ARNOLDSSON Sverker: Svensk-fransk krigs-och fredspolitik i Tyskland 1634—1636. Akademisk avhandling. Göteborg 1937 Elanders Boktryckeri Aktiebolag 4⁰ s. IV, 342.

BAIN R. Nisbet: Polens siste konung och hans samtida. Auktoriserad öfversattning af Karin Jensen. Stockholm (1914) Wahlström och Widstrand 8⁰ s. 341, tabl. 1.

BARBALIĆ Fran, Michovilović Ive: Proscription du Slovene et du Croate des écoles et des eglises sous la domination italienne /1918—1943/. (Zagreb) 1945 Institut Adriatique 8⁰ s. 28, map 3.

BERG Tor: Johan Skytte. Hans ungdom och verksamhet under Karl IX-s regering. Akademisk avhandling. Stockholm 1920 A. Bonnier Boktryckeri 8⁰ s. XXXII, 308.

COHN Georg: Neo-neutrality. Translated from the Danish by Arthur S. Keller and Einar Jensen. New York 1939 Columbia University Press 8⁰ s. X, 388.

DULLES Foster Rhea: The Road to Teheran. The story of Russia and America, 1781—1943. New York (copyr. 1944) Overseas Editions 8⁰ s. 244.

ERIKSSON Sven: Svensk diplomati och tidningspress under krimkriget. Stockholm 1939 P. A. Norstedt 8⁰ s. VII, 423.

ERIXON Sigurd: Skansens kulturgeschichtliche Abteilung. Führer von... 2-e Aufl. Stockholm (1928) Nordiska Museets Verl. 8⁰ s. 213, plan 1.

FÖRENINGEN för litteratur-och konsthistoria vid Göteborgs Högskola 1917—1942. Göteborg 1942 8⁰ s. 18 — Göteborgs Högskolas Arsskrift, 48, 1942, 5.

GRIMBERG Carl: De diplomatiska förbindelserna mellan Sverige och Preussen 1804—1808. Goteborg 1903 4⁰ s. VIII. 145 — (Göteborgs Högskolas Arsskrift, 1903, 1).

GUMMERUS Herman: Piłsudski det nya Polens skapare. Tecknad av... Stockholm (1936) Natur och Kultur 8⁰ s. 266, tabl. 6.

HALLBERG S.: Göteborgs Högskolas matrikel 1916—1941. Goteborg 1942 8⁰ s. 202 — Göteborgs Högskolas Arsskrift, 48, 1942, 6.

HEDEN Hjalmar: Studier till Danmarks reformations historia fran Fredrik I s död till slutet af Grefvefejden. Goteborg 1903 4⁰ s. IX, 69 — (Göteborgs Högskolas Arsskrift, 1903, 2).

HOFFSTEDT Ragnar: Sveriges utrikespolitik under krigsaren 1675—1679. Akademisk avhandling. Uppsala 1943 8⁰ s. XXXII, 349.

JOHANSSON Hilding: Den svenska godtemplarrörelsen och samhallet. Stockholm (1947) Oskar Eklunds Bokförlag 8⁰ s. XXXII. 534.

JORGENSEN Peter: Über die Herkunft der Nordfriesen. Kobenhavn 1946 8⁰ s. 162, mapa 1 — Den K[ongelige] Danske Videnskabernes Selskab. Historisk-Filologiske Meddelelser, Bd. 30, nr 5.

JUSTUS: Hur det skedde! Fran Versailles till i dag. (Stockholm 1940 Gernandts Boktryckeri) 8⁰ s. 61.

KALLSTRÖM O.: Medeltida kyrksilver fran Sverige och Finland förlorat genom Gustav Vasas konfiskationer. Akademisk avhandling (Uppsala 1939 Almquist och Wiksells Boktryckeri) 8⁰ s. XXIX, 373.

Det KONGELIGE Danske Videnskabernes Selskab 1742—1942. Samlinger til Selskabets historie. 1, s. 647, tabl. 1. Kobenhavn 1942 4⁰.

MARRIOT John A. R.: Commonwealth or Anarchy? A survey of projects of peace from the sixteenth to the twentieth century. New York 1939 Columbia University Press 8⁰ s. 227.

NORRMAN David: Gustav Adolfs politik mot Ryssland och Polen under tyska kriget /1630—1632/. Uppsala 1943 Almquist och Wiksells Boktryckeri 8⁰ s. XXIV, 308.

NORWID Stefan Tadeusz: Landet utan Quisling. Stockholm (1944) A. Bonnier 8⁰ s. 394.

OLANDER Gunnar: Studier över det inre tillstandet i Sverige under senare delen av Karl XII: s regering. Med sarskild hansyn till skaraborgs lan. (Akademisk avhandling). Goteborg 1946 (Elanders Boktryckeri Aktiebolag) 8⁰ s. 157.

OLMER Emil: Alliansförhandlingen mellan Sverige och konung August 1697—1700. Goteborg 1900 4⁰ s. 30 — (Göteborgs Högskolas Arsskrift, 1900, 2).

PALMSTIERNA C. F.: Sverige, Ryssland och England 1833—1855. Kring novembertraktatens förutsattningar. Akademisk avhandling. Stockholm 1932 P. A. Norstedt Kungl. Boktryckeri 8⁰ s. 408.

PIHL Mogens: Ole Romers videnskabelige liv. Kobenhavn 1944 (B. Lunos Bogtrykkeri) 8⁰ s. 98.

PYLE Ernie: G. I. Joe. New York (copyr. 1944) Overseas Editions 8⁰ s. 408.

REVUE d'Histoire Comparee. (Publiee par Les Presses Universitaires de France paraissant quatre fois par an). Annee 25. Nouvelle Serie, t. 5: no 2—3. Paris 1947 8⁰.

SOMMARSTRÖM Hugo: Finland under striderna mellan Sigismund och hertig Karl. Akademisk avhandling. 1. Klas Flemings tid s. XVI, 384. Stockholm (1935) Borck och Börjesson 4⁰

STAF Nils: Marknad och möte. Studier rörande politiska underhandlingar med folkmenigheter i Sverige och Finland intill Gustav II Adolf tid. Akademisk avhandling. Stockholm 1935 A. Börtzells Tryckeri. 8⁰ s. XXIII, 387.

SWENNSSON Gunnar S.: Den parlamentariska diskussionen kring den kommunala sjalvstyrelsen i Sverige 1817—1862. (Akademisk avhandling). (Lund 1939 Berlingska Boktryckeriet) 8⁰ s. XIV. 373.

THAM Wilhelm: Axel Oxenstierna (1583—1612). Hans ungdom och verksamhet intill ar 1612. Akademisk avhandling. Stockholm 1935 V. Pettersons Bokindustriaktiebolag 8⁰ s. XXXIV, 323.

TOIJER Daniel: Sverige och Sigismund 1598—1600. Fordraget i Linköping-Riksdagen i Linkoping. Akademisk avhandling. Stockholm 1930 E. Westerbergs Boktryckeri 8⁰ s. XVI. 183.

TOYNBEE Arnold J.: The World after the Peace Conference. Being an epilogue to the ,,History of the Peace Conference of Paris" and a prologue to the ,,Survey of International Affairs, 1920—1923". London 1926 Oxford University Press. 8⁰ s. 91, mapa 1.

WEIBULL Curt: Göteborgs Högskola. Dess förhistoria och uppkomst. Göteborg 1941 8⁰ s. 44 — (Göteborgs Högskolas Arsskrift. 47, 1941, 1).

WEINREICH Max: Hitler's Professors. The part of scholarship in Germany's crimes against the Jewish people. New York 1946 Yiddish Scientific Institute — YIVO 8⁰ s. 291 — (Yívo English Translation Series). *

The WORLD at War 1939—1944. A brief history of World War II. Materials for the use of Army Orientation Program. Washington 1945 The Infantry Journal 8⁰ s. 10. 416.

PRAWO — SOCJOLOGIA

BROWN Francis J.: Educational Opportunities for Veterans. (Washington 1946) Public Affairs Press 8⁰ s. 142.

BROWN Francis J.: Educational Sociology. New York 1947 8⁰ s. XIV. 626 — (Prentice-Hall Education Series).

GEIJER Erland: How Swedish Tax Laws affect Persons removing into or from Sweden or residing abroad. (Stockholm 1947) 8⁰ s. 55 — Supplement A to Svenska Handelsbanken's Index. December 1946.

JANCZEWSKI Stanisław: Prawo handlowe, wekslowe i czekowe. Warszawa [1947] Trzaska, Ewert, Michalski 8⁰ s. 531 — Biblioteka Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, (Seria 2, Nr 1).

MUMFORD Lewis: The Condition of Man. London (1944) M. Secker 8⁰ s. X. 467. tabl. 16.

ONE America. The history, contributions, and present problems of our racial and national minorities. Edited by Francis J. Brown and Joseph Slabey Roucek. Rev. ed. New York 1946 Prentice-Hall Inc. 8º s. XVI, 717.

SHENTON Herbert Newhard: The practical Application of Sociology. A study of the scope and purpose of applied sociology. New York 1927 Columbia University Press 8º s. XVIII. 19—259.

SOCIOLOGIE et Droit Slaves. Revue trimestrielles de textes et de critiques sociologiques et juridiques relatifs aux pays slaves. Annee 1—2: no 1—4 (Paris) 1945—1946 8º.

PIŚMIENNICTWO MORSKIE

Czasopisma

Le CANAL de Suez. Bulletin de la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Parait le 15 de chaque mois. 1947: nr 2215—2216 n. Paris 4º.

HOLLAND Shipping and Trading. Netherlands export fortnightly. Published in co-operation with the Royal Netherlands Industries Fair at Utrecht. Vol. 2; nr 6—9 n. Rotterdam 1947 4º.

MARITIME Activities Reports. [Od Nr 35 tyt. zmien.] Maritime Reporter. The national weekly newspaper for the marine executive. Vol. 8: nr 20, 27, 29—33, 35, 36, 38—40, 42, 43, 45, 47—52; Vol. 9: nr 1—9. (New York) 1946—1947 4º

The MOTOR Ship. Published .. on the first of the month Vol. 26—28: nr 311, 316—318, 328, 332, 333 n. London 1945—1947 4º.

NORSK Sjomannsforbund Medlemsblad. Utkommer 1 gang maneding. Arg. 37: nr 2—5, 8, 9 n. Oslo 1947 4º.

NORSK Skibsforertidende Utgis av Norges Skibsforerforbund og utkommer i Oslo hver maned. Norvegian Shipmasters'publication. Arg. 49: nr 2—7, 9 n. Oslo 1947 8º.

POMORSTVO. Casopis Minstarstva Pomorstva F. N. R. J. za Opca i Strucna Pitanja iz Pomorstva i Pomorske Privrede. (Casopis izlazi jedan put mjesecno). God 1: nr 1—4; 2: nr 1—6. (Split) 1946—1947 4º.

La REVUE Maritime. Publ. avec le concours du Service Historique de la Marine. Nouv. ser. Nr 7—17 n. Paris 1946—1947 8º.

SCHIFFAHRT und Weltverkehr. Jg. 6: Nr 61 n. Basel 1947 4º.

SHIPPING and Transport Sea, Land and Air. Published on the first of each month. Vol. 35—36: nr 408—410, 414, 421, 422 n. Liverpool 1946—1947 4º.

SVENSK Flagg. Tidskrift for Sjofart. Arg. 45: nr 1—4, 6—19 n. Stockholm 1947 4º.

The SYREN and Shipping. Edit. by Ronald Pearse. Vol. 204: nr 2655, 2657—2661 n. London 1947 4º

TRANSBLADET. Kvartalstidskrift, utgiven av Rederi. A.—B. Transatlantic. (Arg. 10): nr 1—4 n. Göteborg 1947 4º.

VERKEHR. Unabhangiges Fachblatt fur Verkehrswirtschaft. Erscheint wöchentlich. Hrsg. Gustav O. Friedl. Jg. 3: nr 34 n. Wien 1947 4º.

Porty — Opłaty portowe

ALTERATIONS and Additions to the Schedule of Rates and Charges on Import Goods. [Wyd.] Port of London Authority. Leafl. 1/2 — 6. (London 1937—1939) 8º

ANNUAIRE [Wyd.] Federation Maritime d'Anvers. 1947 Anvers 8°.

ANNUAL Report of the National Harbours Board. For year 1946. Ottawa 1947 8°.

BYE-LAWS for Regulating the Use of the Liverpool Landing Stage and the Prince's Jetty. 1930. [Wyd.] Mersey Docks and Harbour Board. Liverpool (1944) 8° s. 246.

CARSWELL Arch.: The Port of Leith. Compiled and arranged by... (4. ed.) [Wyd.] Leith Chamber of Commerce. Leith 1937 8° s. 127. plan 1. tabl. 1, map 2.

CONDITIONS and Regulations under which the Port of London Authority deal with Goods for Shipment at the London Docks [i in.] [Wyd.] Port of London Authority. (London) 1939 8° s. 79.

DUES and Rent on Shipping using the Authority's Docks and Rates and Charges for Discharning Vessels and other Services. 12 ed. [Wyd.] Port of London Authority. (London) 1939 8° s. 50.

EXCERPTS from Bye-Laws as to Pilotage Rates. Pilotage. Certificates and Schedule of Rates. [Wyd.] The Clyde Pilotage Authority. Glasgow 1929 8° s. 29.

GARDINER Glenn: Better Foremanship. A book of practical questions and answers presenting effective management methods for to-day's foremen. 2 ed. New York 1941 MacGraw-Hill Book Company 8° s. X, 336.

GENERAL Rules respecting the Working of the Board's Warehouses with Schedules of Rates. Charges and Rents payable to the Mersey Docks and Harbour Board. for and in Respect of the Said Warehouses . . . [Wyd.] Mersey Docks and Harbour Board. Liverpool 1939 8° s. 71, tabl. 8.

KNOOP H. B. J.: The rebuilding of Flushing. /Dutch: Vlissingen/. (Flushing) 1945 8° s. 23.

LIST of Port Rates on Goods entering and leasing the Port of London. 5 ed. [Wyd.] Port of London Authority. (London) 1929 8° s. 82.

LJUNGMAN Bo: Hisingen som industriomrade. Falck Bengt G.: Lokalisering av koloniolvarugrosshandeln i Goteborg. Goteborg (1947) 4° s. 7 — Meddelanden fran Handelshogskolans i Goteborg Geografiska Institution, Nr 25, 26.

OCIOSZYŃSKI Tadeusz: Zagadnienia portów delty Wisły na tle ogólnych problemów polskiej polityki morskiej. [Gdynia 1947] 4° s. 36 [Maszynopis pow.]

PORT and Terminal Charges at United States Seaports /1942 edition./ Prepared by the Board of Engineers for Rivers and Harbours War Department. [Wyd.] War Department. Corps of Engineers U. S. Army. Washington 1942 8° s. XI, 637 — Miscellaneous Series Nr 1.

PORT of Bristol. Official handbook of the port of Bristol Authority. Bristol 1947 F. G. Warne 8° s. 124, plan. 4.

The PORT of Liverpool. 10 ed. Publ. under the authority of the Mersey Docks and Harbour Board. Liverpool 1937/38 Littlebury Bros. 8° s. 160, 108, plan. 4.

RATES and Dues on Vessels and Goods. [Wyd.] Mersey Docks and Harbour Board. Revised to February 1 st 1933. Liverpool 1933 8° s. 90.

RATES levied by the Trustees of the Clyde Navigation under their Acts of Parliament. 1 st August 1938. Superseding issue dated 1 st April 1935. [Wyd.] Clyde Navigation Trust. Glasgow 1938 8° s. 67.

REGULATIONS and Rates applying to Cranes avaible for General Use on the Dock estate at Liverpool and Birkenhead. [Wyd.] Mersey Docks and Harbour Board. Liverpool 1936 8⁰ s. 14.

REGULOTIONS and Schedule of Rates and Charges on Baggage and other Goods cleared through Examination or Baggage Departments. [Wyd.] Port of London Authority. (London) 1938 8⁰ s. 8.

REGULATIONS and Schedule of Rates and Charges on Import Goods at the London Docks [i in.] [Wyd.] Port of London Authority: (London) 1937 8⁰ s. 133.

SCHEDULE of Charges et the Merklands Animals Lairege. 30 th July 1945 [Wyd.] Clyde Navigation Trust. Glasgow 1945 8⁰ s. 3.

SCHEDULE of Quay Delivery Rates on General Import Goods for Immediate Delivery to Vans, Railway Trucks or Bargues at the London Docks [i. in.] [Wyd.] Port of London Authority. (London) 1937 8⁰ s. 32.

SETTERVIK Hans: Vasteras som sjöfarts-och handelsstad. En transport-geografisk studie av stadens varutrafik och utrikeshandel i huvudsak avseende aren 1938 och 1940. Akademisk avhandling. (Vasteras 1947) 8⁰ s. 191 — Meddelande fran Goteborgs Högskolas Geografiska Institution, 33.

SOUTHAMPTON Docks. Handbook of rates, charges and general information. Publ. by the Southern Railway Company. (Southern) 1939 8⁰ s. XXXVII, 138, plan 1.

STOCKHOLMS Affärs-och Industriliv. Utgives med anledning av Gustaf Vasa — minnets 400 — ars — jubileum. Stockholm (1923) Svenska Andelsförlaget 8⁰ s. 144.

VINBERG Sal: Stockholms hamn. (Stockholm 1937 Am. Lundquist) 8⁰ s. 102, 103, plan. 7.

WÄÄNÄNEN Ilmari: Rotterdam als Seehafen unter besonderer Berücksichtigung des Konkurrenzkampfes mit Antwerpen. Weida i Thür. 1930 8⁰ s. 139, mapy 3.

ZJAZD Dyrektorów R(egionalnych) D(yrekcji) P(lanowania) P(rzestrzennego). Listopad 1947. Sopot 1947. 4⁰ kilka liczbowań [Maszynopis pow.]

Żegluga

ANDERSON J. W.: Brown's Ship's Accounts and Captain's Letter writer also how to calculate Exchange at foreign Ports, with other useful Information for young Masters. 4. ed. Glasgow 1931 Brown 8⁰ s. II, 117, tab. 2.

ANNALS of Lloyd's register. Centenary edition. (London) 1934 8⁰ s. 251, tabl. 12.

ANNUAL Report. (Issued by the Baltic and International Maritime Conference. 1946/47. (Copenhagen 1947) 4⁰.

ANNUAL Report of the Governor of the Panama Canal. For the fiscal year 1946. Washington 1947 8⁰.

ASSEMBLEE Generale des Actionnaires. Raport presente au nom du Conseil d' Administration. [Wyd.] Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. Reunion 83—89 n. Paris 1937—1947 4⁰.

Le CANAL de Suez. /Documents statistiques/. (Paris) 1936 4⁰ s. 34, tab. 2 [Dop. maszyn.]: Mis a jour en 1947.

CHAMBER of Shipping of the United Kingdom. Annual report. Statistical tables. 1946/47 London 8⁰.

COMPTE de l'Exercice. Compte du premier établissement. Inventaire au 31 decembre. [Wyd.] Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. 1936—1946 n. [Paris] 4⁰.

DISPOSAL of Government owned and chartered Tonnage. Second invitation to tender. [Wyd.] Ministry of Transport. London 1946 4⁰ s. 43.

DIXON Douglas, Dixon Mary: Seagull and Sea-power. Edinburgh 1937 W. Blackwood 8⁰ s. 257.

GOODFELLOW J.: Case Cube Measurement reckoner. The merchant's and shipmaster's ready calculator and complete pocket assistant for all persons concerned in the freight of gods. London [ok. 1930] Imray 4⁰ s. IV, 200.

JURVA Risto: The thalassological Cruise April—May 1938. Helsinki 1939 8⁰ s. 16 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 124.

KROESE, A.: The Dutch Navy at War. Illustrated by J. H. Hoowij. London (1945) G. Allen a. Unwin 8⁰ s. 131, mapa 1, tabl. 3.

MATHEW David: British Seamen. London [VZ] 1943 Collins 8⁰ s. 47, tabl. 8.

MORTON Burns F. J.: The new Foremanship. With a foreword by George Beharrell. 2 ed. rev. London 1946 Chapman 8⁰ s. XVI, 316.

ÖSTLUND Ruben E.: Med motor pa sjön. Stockholm (copyr. 1946) A. Bonnier 8⁰ s. 142, tabl. 3.

REGLEMENT de navigation. [Wyd.] Compagnie Universelle de Canal Maritime de Suez. (Paris) 1947 8⁰ s. 127.

REGLEMENT de navigation. Annexe pour les navires à cargaisons dangereuses. [Wyd.] Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez. (Paris) 1947 8⁰ s. 115.

SEA Power by T 124. (New and rev. ed.) London (1941) J. Cape 8⁰ s. 261.

Den SVENSKA Sjöfatsnäringen. Statistisk-ekonomisk undersökning verkställd av Kommerskollegium. Stockholm 1936 8⁰ s. 111 — Statens Offentliga Utredningar 1936, 22. Handelsdepartementet.

SVERIGES Rederier. (Stockholm 1938 Igo-Förlaget) 4⁰ s. X, 1087.

The THALASSOLOGICAL Cruise in July 1939. Helsinki 1940 8⁰ s. 25 — Havsforskningsinstitutets Skrift, Nr 127.

TOMOROWICZ Jerzy: Przykład rachunkowości przedsiębiorstwa żeglugi morskiej. London 1944 Związek Armatorów Polskich 8⁰ s. 36, nlb. 18, tab. 6.

Zakłady Graficzne. Toruń — I 1232

SPIS TREŚCI ROCZNIKA V (1947)

ARTYKUŁY

MATERIAŁY I DOKUMENTY

ZAGADNIENIA TERENOWE

RECENZJE

Z PRAC INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

BIBLIOGRAFIA

WYDAWNICTWA NADESŁANE

SPIS NAJWAŻNIEJSZYCH NABYTKÓW BIBLIOTEKI INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

(jako oddzielne wkładki)

Zakłady Graficzne pod Zarz. Państw., Toruń — E 12525

DENMARK. Published by the Royal Danish Ministry for Foreign Affairs and the Danish Statistical Department. Copenhagen 1947. B. Luno, 8°, s. 280, mapy 2, tabl. 4.

DRUGA wojna światowa. (Tłumaczenie polskie zostało dostarczone przez USIS) [United States Information Service.] Kraków 1947. „Przełom" 8°, s. 439.

DYLIK Jan: Geografia Ziem Odzyskanych w zarysie. (Warszawa) 1946. „Książka", 8° s. 307, map 11.

ENDER Janina: Józef Lompa. Zarys biograficzny. Katowice 1947. Druk. Robotn. Spółdz. Wydawn. „Prasa", 8°, s. 117 — Wydawnictwa Instytutu Śląskiego.

GLUCK Leopold: Osiemnaście miesięcy pracy. Poznań 1947. Wydawnictwo Zachodnie, 8°, s. 46.

HIEROWSKI Zdzisław: [Dwadzieścia pięć] 25 lat literatury na àląsku 1920—1945. Katowice 1947. Druk. Cieszyńska pod Zarz. Państw. w Cieszynie, 8°, s. 208. — Wydawnictwa Instytutu Śląskiego.

KATALOG oficjalny pierwszych Międzynarodowych Targów Gdańskich 2. VIII. — 10. VIII. 1947. [Gdańsk 1947]. Gdańskie Tow. Międz. Reklamy i Inform. „Reмno", 8°, s. 198.

KOŚCIUSZKO Tadeusz: Pisma... wybrał, objaśnił i wstępem poprzedził Henryk Mościcki. Warszawa 1947. Państw. Zakł. Wydawn. Szkoln., 8°, s. 344.

LACHNITT Walerian: Pod znakiem Gryfa. Szczecin 1947. Spółdz. Wydawn. „Polskie Pismo i Książka", 8°, s. 110.

LEHR-SPŁAWIŃSKI Tadeusz: Plemiona słowiańskie nad Łabą i Odrą w wiekach średnich. Wyd. 2 Katowice 1947. Druk. Cieszyńska pod Zarz. Państw. w Cieszynie, 8°, s. 30, mapa 1 — Wydawnictwa Instytutu Śląskiego.

LEYDING-MIELECKI Gustaw: Słownik nazw miejscowych okręgu mazurskiego. Olsztyn. Instytut Mazurski, 8°, cz. 1 — 1947, s. 215.

NAMYSŁOWSKI Władysław: Instytucje współczesnego prawa narodów w zarysie. Warszawa 1947. Państw. Zakł. Wydawn. Szkoln., 8°, s. 36.

PAJĄCZKOWSKI Franciszek: Ossolineum we Wrocławiu. Wrocław 1947. Tow. Przyjaciół Ossolineum, 8°, s. 20, tabl. 1.

PAMIĘTNIK Biblioteki Kórnickiej. Redaktor: Stanisław Bodniak. Kórnik, 8°, zesz. 3, 1939—1946.

PIERADZKA Krystyna: Kaźko szczeciński /1345—1377/ na tle polityki pomorskiej Kazimierza Wielkiego. Warszawa 1947. Państw. Zakł. Wydawn. Szkoln., 8°, s. 32, mapa 1.

PLEZIA Marian: Palatyn Piotr Włostowicz. Sylwetka z dziejów Śląska w XII wieku. Warszawa 1947. Państw. Zakł. Wydawn. Szkoln., 8°, s. 91.

WYDAWNICTWA INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO
R. 1945/46

Książki, broszury i mapy

K. Demel. Życie morza. Zarys oceanografii biologicznej, str. 444 + XX.

Główne liczby nowej Polski. Opracowanie pomocnicze Wydz. Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego, str. 22.

K. Górski. Państwo Krzyżackie w Prusach, str. 295.

K. Maleczyński. Polska i Pomorze Zachodnie w walce z Niemcami w XIV i XV w., str. 117.

Mapa podziału administracyjnego Pomorza 1 : 1.500.000

T. Mieczyński. Mapa gleb b. Prus Wschodnich z dokumentacją.

T. Mieczyński. Gleby b. terytorium Gdańska, str. 24 z barwną mapą 1 : 250.000.

L. Mróz. Sprawa lasów Pomorza Wschodniego, str. 60.

J. Nieroda. Miasta Pomorza Wschodniego, str. 40.

T. Ocioszyński. Przemiany w światowej żegludze morskiej, str. 75.

B. Olszewicz. O naprawę nazewnictwa geograficznego Ziem Odzyskanych, str. 16.

K. Piwarski. Dzieje Prus Wsch. w czasach nowożytnych, str. 384.

K. Piwarski. Dzieje Gdańska w zarysie, str. 301.

Wł. Sowiński. Zarys morskiego prawa handlowego, str. 210.

Specjalizacja polskich portów morskich, protokół obrad oraz referaty naukowe wygłoszone na I Konferencji Naukowej Komisji Morskiej Instytutu Bałt. dn. 14.—15. VI. 1946 r.

B. Srocki. Nowa Polska i nowe Niemcy, str. 144.

St. Srokowski. Prusy Wschodnie. Studium geograficzne, gospodarcze i społeczne, str. 321 (wyczerpane).

P. Swakowski. Mapa komunikacyjna Pomorza (drogi) (wyczerpana).

J. Szaflarski. Mapa fizyczno-administracyjna Pomorza Wschodniego 1 : 500.000 ze skorowidzem.

E. Wieczorek. Węgiel polski na tle sytuacji światowej, str. 44.

A. Wielopolski. Bydgoszcz, nowe zadania i widoki rozwoju, str. 20.

A. Wielopolski. Elbląg, dzieje i przyszłość, str. 32.

B. Żórawski. Składniki transportu morskiego, II wydanie uzupełnione, str. 56 oraz 13 wzorów dokumentów okrętowych.

Wydawnictwa periodyczne

„Jantar", przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, rok (V) II.

Komunikaty Działu Informacji Naukowej Wydziału Pomorzoznawczego Instytutu Bałtyckiego.

Komunikaty Gospodarczego Archiwum Morskiego Wydziału Morskiego Instytutu Bałtyckiego.

Biuletyn Informacyjny Morski, rok III.